15e Année N° 720

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

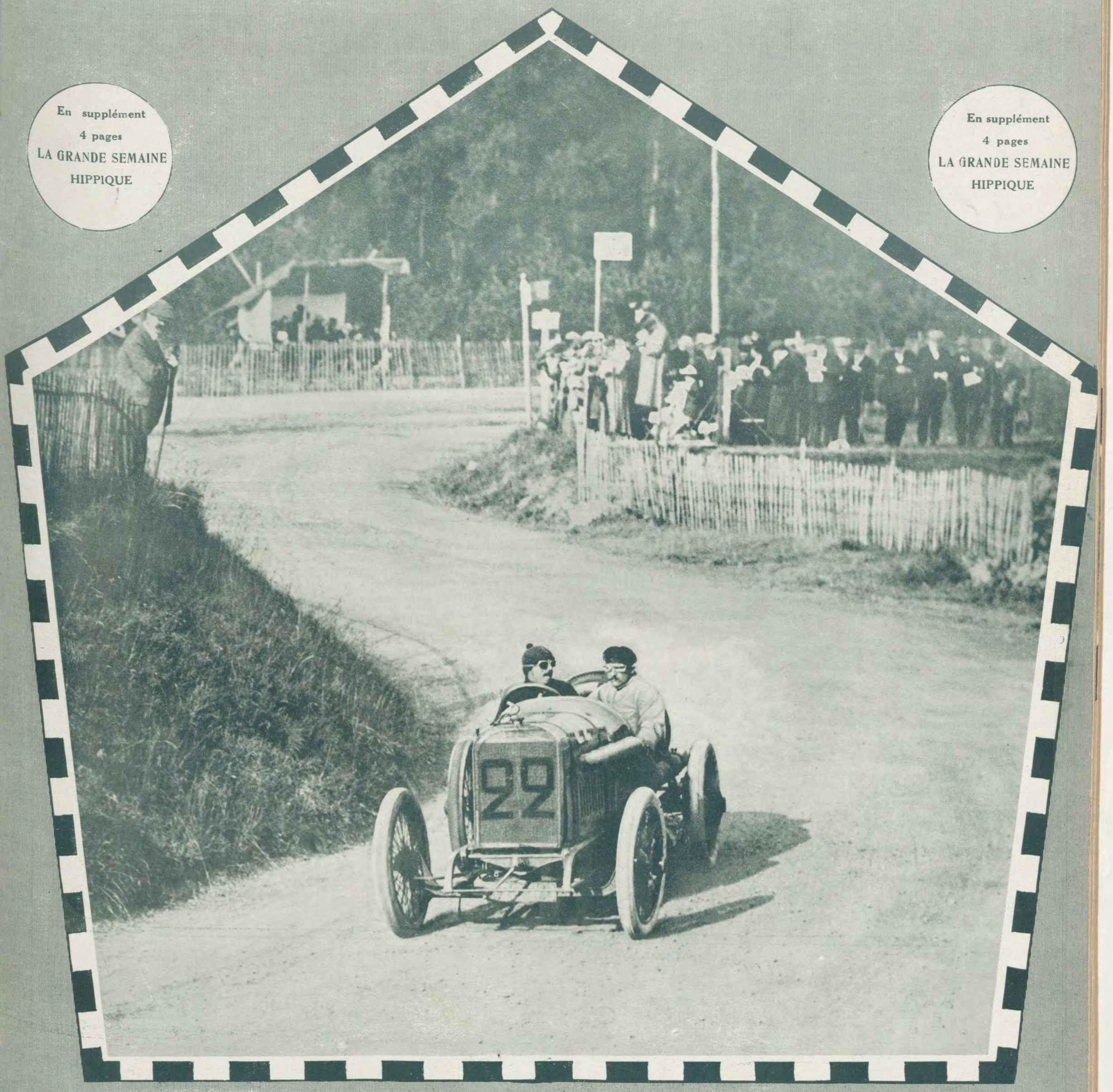
Tous les Samedis

6 Juillet 1912

VIE AU GRAND AIR

En supplément
4 pages
LA GRANDE SEMAINE
HIPPIQUE

En supplément
4 pages
LA GRANDE SEMAINE
HIPPIQUE



BOILLOT, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Boillot, a remporté le Grand Prix de l'A. C. F. (1.440 kil.) en 13 heures 58 m. 2 s. (Voiture Peugeot, pneus Continental, roues Rudge-Withworth, carburateur Claudel, magnéto Bosch, bougies Oléo, huile Vacuum-Mobiloil).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

GRAND PRIX DE L'A. C. F.

1912

1er

BOILLOT *(Voiture PEUGEOT)*

8e **ANFORD** *(Voiture ROLLAND=PILAIN)*
11e **VONLATUM** *(Voiture VINOT=DEGUINGAND)*
12e **ESSER** *(Voiture MATAIS)*
13e **DE VÈRE** *(Voiture COTE)*

COUPE DE L'AUTO

7e **VONLATUM** *(Voiture VINOT=DEGUINGAND)*
8e **DE VÈRE** *(Voiture COTE)*

tous

sur

PNEUS

CONTINENTAL

Types PLATS et ROUGES FERRÉS

PARIS, 146, Av. Malakoff ø Usines à CLICHY

La Vie au Grand Air

N° 720 — 6 Juillet 1912

ABONNEMENTS :
France . .. . 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie July 6 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

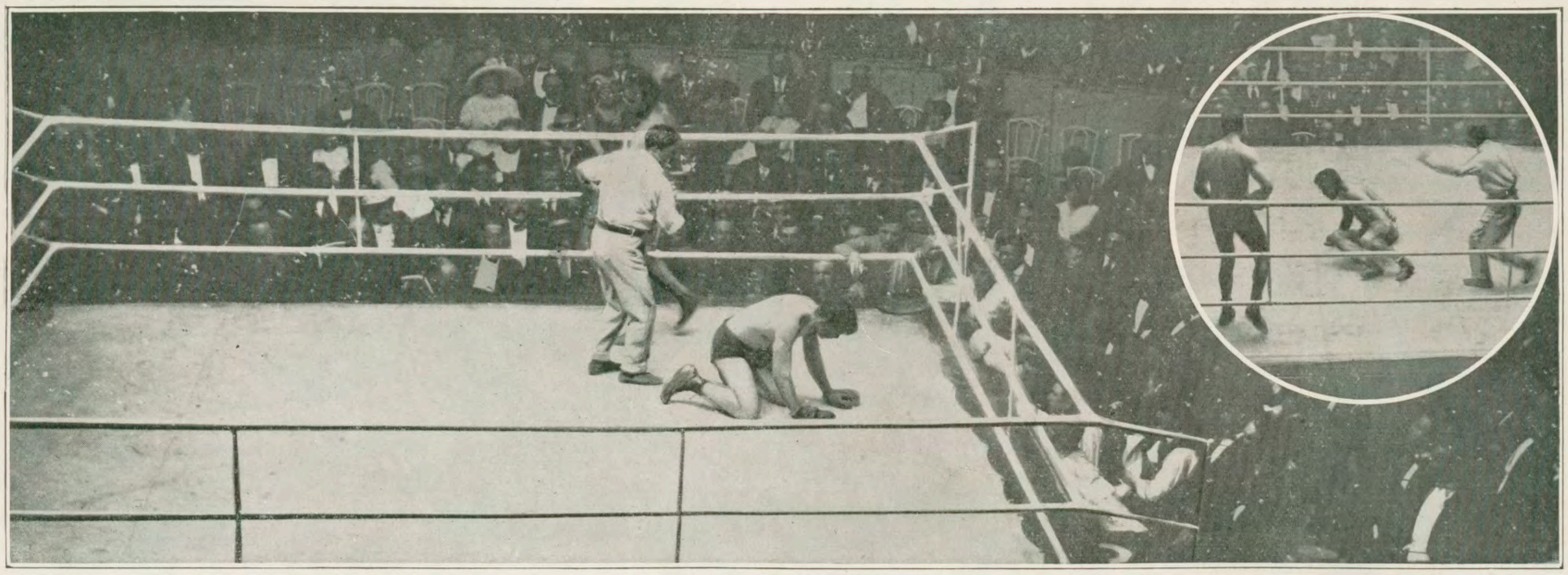
(Photographies de notre envoyé spécial).

LE TOUR DE FRANCE. — PETIT-BRETON PANSE SON GENOU AVANT LE DEPART (1)

Le Tour de France a commencé dimanche dernier par l'étape Paris-Dunkerque. Petit-Breton, une fois de plus, a été victime de l'adversité. A peine remis de sa double fracture de la rotule, il partait dans la grande épreuve et menait le train à Amiens lorsqu'un de ses camarades le heurtait et le faisait tomber lourdement sur le genou droit. Relevé évanoui et tout en sang, le courageux Petit-Breton perdait plus d'une demi-heure à se faire panser, repartait et se classait cependant 25e à l'étape. En médaillon, Petit-Breton pleure après sa chute à Amiens.

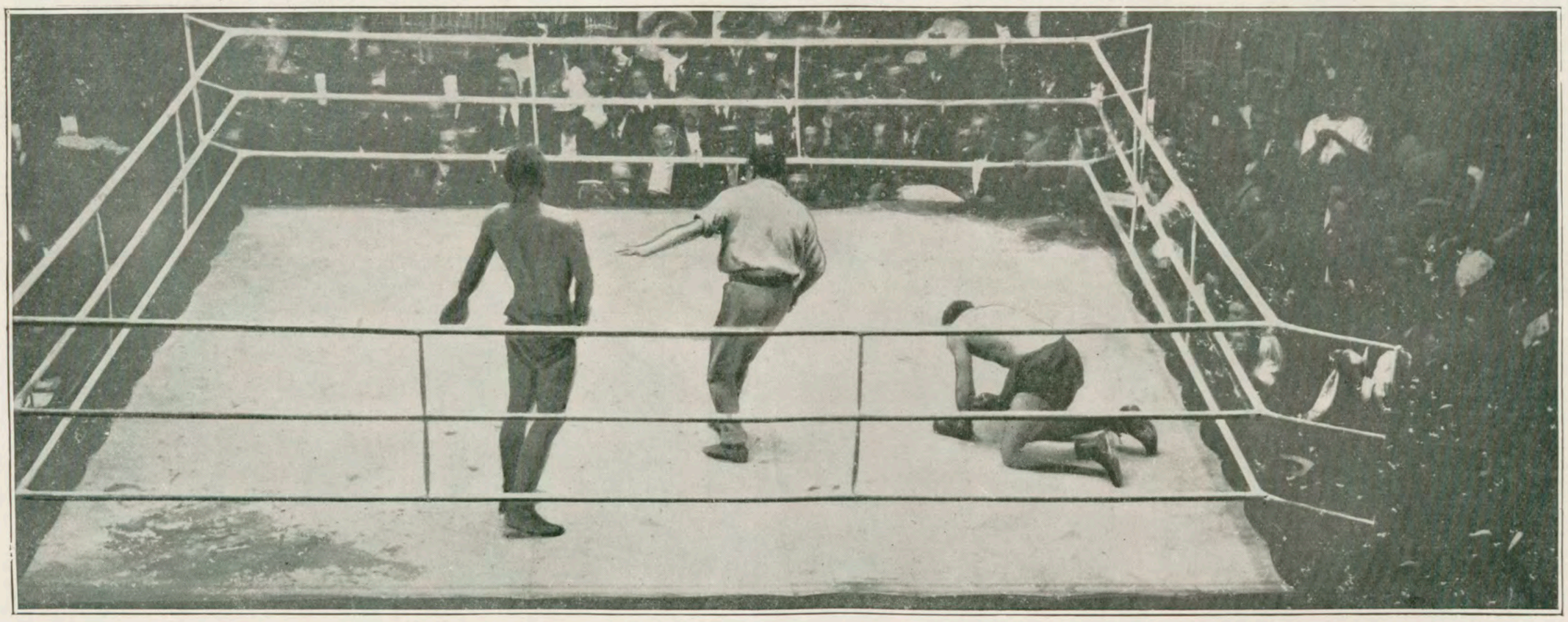
(1) Voir p. 525.

PAPKE BAT MOREAU



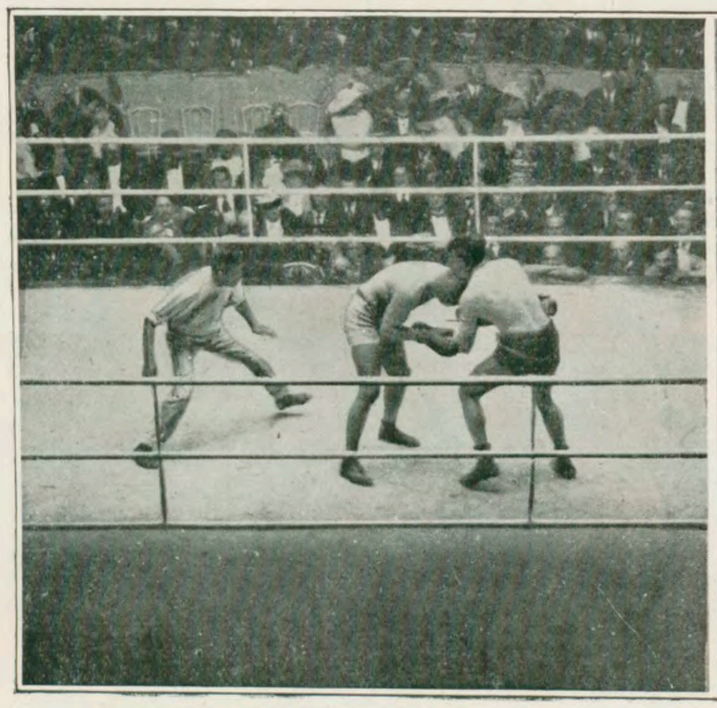
BILLY PAPKE MET KNOCK-DOWN MOREAU AU SECOND ROUND

Le match Billy Papke-Marcel Moreau fut l'un des plus acharnés de tous ceux qui ont été organisés à Paris. Dès le signal du premier round, Marcel Moreau se précipitait sur son adversaire et d'un crochet l'expédiait à terre (en médaillon), mais Papke se reprenait et lui faisait subir le même sort à la seconde reprise.



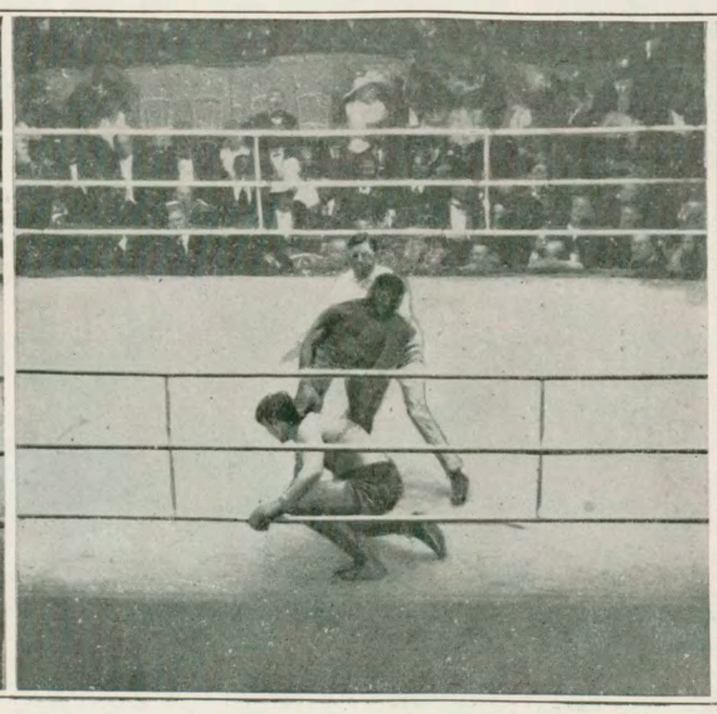
MOREAU RETOURNE SUR LE SOL

Les deux hommes firent également preuve d'une exceptionnelle endurance et d'un courage admirable. Se heurtant sans cesse par des attaques terribles, ils faiblissaient à tour de rôle et, grâce à leur énergie, parvenaient à se reprendre et à mener la danse.



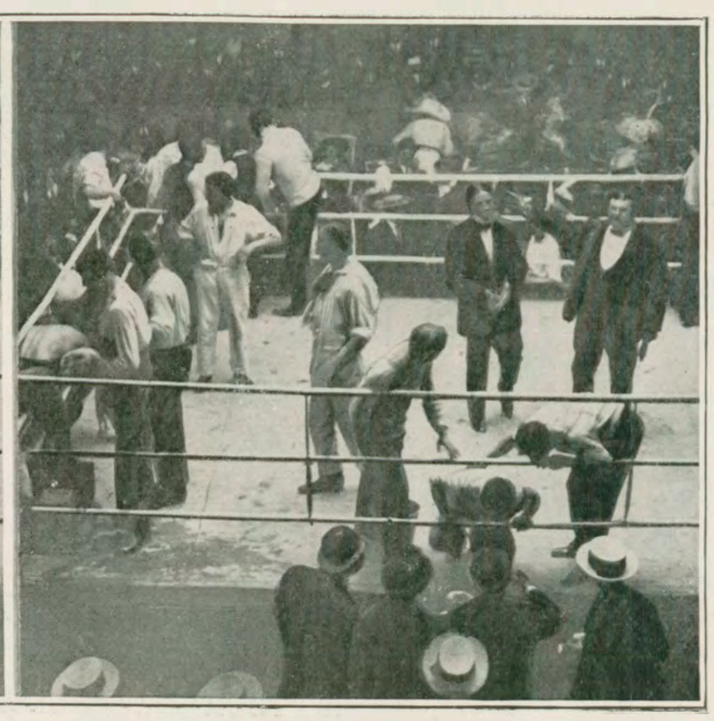
UN CORPS-A-CORPS

Dans les corps-à-corps, chacun fournissait du travail très efficace, cherchant à s'épuiser mutuellement, pour en finir le plus vite possible.



MOREAU VA ABANDONNER

C'est au quatorzième round, que Moreau tomba pour la dernière fois. Le gong le sauva, mais au signal du quinzième, il abandonna.



CARPENTIER DÉFIE PAPKE

Aussitôt, Carpentier défiait Papke. Celui-ci acceptait pour « tout de suite » s'il voulait. D'où un incident pittoresque qui fut vite terminé.

SOMMAIRE

Boillot, gagnant du Grand Prix de l'A. C. F. Couverture
Le Tour de France : Petit-Breton panse son genou.. 521
Papke bat Moreau.. 522
Ce que devrait être un Grand Prix, par GEORGES PRADE 523
Leurs courses, par BOILLOT et RIGAL 523
Le moteur poussé, par HENRI PETIT 524
L'aviation, sport de tourisme, par le lieutenant DE MALHERBE 524
Le Tour de France 524
Le Carnet du sportsman 526
La Belgique au Grand Prix de l'A. C. F 527
Les lauréats du quatrième Grand Prix de l'A.C.F 528-529
Les ravitaillements 530
Marcel Moreau battu par Billy Bapke, par J. MORTANE. 531
Réflexions sur le rowing, par PAIR-OAR 531
Coup d'œil chez nos voisins 532
Le Bloc-Notes de la semaine 533
Le Prix du Président de la République, par R. RIONDET. 534
Le Grand Prix de Paris, par STUART 534
L'infortuné du Circuit 535
Les voitures Côte à Dieppe 535
La performance de Vinot-Deguingand 536
La triomphatrice de la Coupe des voiturettes 536
La Grande semaine hippique 537
Houli gagne le Grand Prix de Paris 538
Le Handicap limité 539
La grande course de haies et les Drags 540

Les abonnés de la Vie au Grand Air *bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé* Le Carnet Multiprimes, *où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire.* Le Carnet Multiprimes *est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.*

Principaux avantages accordés à nos abonnés.

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50).

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprimes *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion);*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande);

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

En outre, tout abonné d'un an à la Vie au Grand Air *qui souscrira également un abonnement d'un an à* Je Sais Tout *ou à* Fermes et Châteaux *bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois s'il le désire ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).*

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

LE GRAND PRIX DE PARIS

Nous offrons encore aujourd'hui à nos lecteurs un numéro exceptionnel, puisqu'il contient un supplément de quatre pages sur " la Grande Semaine Hippique ". Malheureusement, le mauvais temps qui a sévi dimanche ne nous a pas permis de donner comme à l'ordinaire le cinématographe du Grand Prix. Nos lecteurs nous en excuseront.

AUTOMOBILE

Ce que devrait être un Grand Prix

La mentalité des foules

PARLONS un peu du Grand Prix de Dieppe. Avez-vous vu la course ? Pas tous, j'en suis certain ! La *Vie au Grand Air* a plus de lecteurs que le Grand Prix n'eut de spectateurs. A ce point de vue, la grande épreuve fut simplement moyenne. Le choix de la date fut la faute initiale. On ne peut d'ailleurs en faire le reproche à l'Automobile-Club de France. La course comportait, on le sait, deux épreuves : le Grand Prix, proprement dit, et la Coupe de l'*Auto*. Notre confrère, en cédant sa création à l'Automobile-Club, fit naturellement ses réserves. Il a une grande épreuve à lui, le Tour de France, qui se dispute en juillet. Il exigea donc que le Grand Prix et la Coupe de l'*Auto* fussent courus avant le début de juillet. Ce pouvait être une faute bénigne. Le calendrier en fit une faute grave. Cette année, par extraordinaire, le mois de juin eut cinq dimanches, et l'on sait que le sport hippique a quatre réunions majeures, dans les quatre dimanches de juin, Prix de Diane, Jockey-Club et Grand Prix. Qu'on eût placé le Grand Prix le quatrième dimanche, et tout allait bien. Le lendemain du Grand Prix, tout le monde partait à Dieppe. Malheureusement, pour des motifs que l'on comprend aisément, le commerce parisien, ses comités, et le Conseil Municipal demandent, d'année en année, à nos grandes sociétés hippiques, de retarder la clôture de la saison de Paris. L'occasion était trop belle pour n'en point profiter. Le Grand Steeple fut couru le quatrième dimanche de juin, et le Grand Prix le cinquième, si bien que les courses automobiles de Dieppe furent disputées dans la grande semaine, hors de Paris naturellement. Ce sont là des courants contre lesquels, en France, on ne lutte pas. Les femmes élégantes se refusent à quitter la capitale, fût-ce pour quelques heures. Il y a les courses qui continuent, ce ne sont pas des grandes épreuves, c'est certain, mais il est de bon ton de s'y montrer, il y a des toilettes à essayer pour les Drags et pour le Grand Prix, on ne risque pas 350 kilomètres en auto, une journée de coups de soleil et de pluie qui peuvent détruire les teints les plus roses, à la veille de ces grandes revues de l'élégance féminine. Le baron de Zuylen, président de l'A. C. F., que nous vîmes à Dieppe, nous parut surtout, comme le doge de Gênes à la cour de Louis XIV, étonné de s'y voir. Il ne cessait de répéter : « Depuis quinze ans, c'est la première fois que je quitte Paris pendant la grande semaine. » Et il ne l'avait quitté que parce qu'il est président de l'Automobile-Club. Seulement, tout le monde n'a pas ce titre.

Aussi, les loges furent-elles mornes et désertes. Peu de gens connus, aucune femme. Ce n'était plus le Grand Prix de l'Automobile-Club de France, mais le Grand Prix de Dieppe, avant la saison.

Est-il donc si difficile de s'entendre, et les dirigeants des sports nouveaux se mettront-ils, enfin, une fois dans la tête, depuis 1896 qu'on leur serine le même leit-motiv, qu'il est des dates qu'on respecte et des courants que l'on ne remonte point. On évite de faire une fête populaire le jour de la revue du 14 juillet, on évite de faire, à 180 kilomètres de Paris, une fête à la fois populaire et mondaine, en semaine, entre le Grand Steeple et le Grand Prix.

LE DÉPART DE BOILLOT.

Il faudrait surtout s'efforcer de sortir un peu de la formule ancienne et qui n'a pas même le mérite d'être classique. Tous ces Grands Prix automobiles ont un cachet déplorablement forain. Qu'on ne nous objecte point les difficultés matérielles. A Reims, elles étaient les mêmes, et le pesage de Reims fut élégant, le buffet fut extra chic. Pourquoi ? Parce qu'on se donna de la peine. Qui n'a pas vu les buffets et les cafés de ce Grand Prix ne peut avoir aucune idée de l'inconfortable. Le matin, avant le déjeuner, on se rafraîchissait derrière les tribunes, sur des tables de campagne où l'on attendait une heure un garçon fantômatique, aux manchettes sales, et il y avait en tout quarante clients.

L'Automobile-Club, dont c'est la course, a pourtant là une occasion unique de mettre en jeu son organisation intérieure, qui est incontestablement une des plus belles de Paris et du monde.

Que penseriez-vous d'un buffet spécial, en terrasse réservé aux membres du Club et à leurs invités, servis par les chefs et les garçons du cercle, où il serait de bon ton de se montrer et qui donnerait aux membres de l'A. C. F. la joie de pouvoir faire enfin quelque chose de leur carte ; en invitant des amis, on retiendrait sa table à l'A. C. F., à Paris, avec le nombre d'invités règlementaires, on paierait d'avance, et l'on serait servi à l'heure, dans un certain style, et les candidatures à l'A. C. F. pleuvraient rien que pour pouvoir dire : « Je suis l'un de ceux qui invitent. »

Le côté sportif, industriel et commercial de ces grandes courses est organisé à merveille. Les membres de la Commission Sportive sont des maîtres en l'occurrence. Pourtant, ils ne nous ont jamais donné l'inoubliable impression du Taunus, et de cette journée qui fut réellement celle du sport automobile à son apothéose. Les Allemands, qui étaient à cette époque des novices en matière de sport, nous demandèrent conseil et prirent même des nôtres pour les aider au point de vue technique.

Faisons comme eux, et au spectacle symphonique un peu sec, un peu étriqué du Grand Prix que l'absence d'affichage, le premier jour, rendit particulièrement difficile à comprendre et à supporter pendant de longues heures, donnons un cadre charmant.

Rappelons-nous qu'à Longchamp, le jour du Grand Prix, il y a six courses qui durent moins de quatre minutes, soit vingt-quatre minutes, dont dix à peine où le public suit la course. Mais il y a le décor, il y a les tribunes, il y a le public qui aime à se voir et à se faire voir lui-même.

On ne change pas la mentalité des foules.

GEORGES PRADE.

Leurs Courses

Boillot raconte son triomphe.

LORSQUE le prologue fut terminé, car c'était bien un prologue que cette première journée, je récapitulai mes impressions ; de notre côté, mes trois équipiers hors de combat par une malchance incroyable ; du côté adverse, un homme de valeur loin derrière moi, les deux autres terriblement dangereux.

Malgré ce handicap, j'avais une confiance absolue, car je n'avais jamais marché à plein régime et mes essais me permettaient de croire que quand je voudrais, je ferais des tours en 34 minutes. Mes valeureux concurrents n'étaient pas plus vite que moi : une lutte de 15 kilomètres roue dans roue avec Bruce Brown, le premier jour, m'avait fixé à ce sujet. Quelle course faire le deuxième jour ? Ma résolution fut vite prise, donner à mes concurrents l'impression que quoiqu'il arrive, je devais gagner.

Malgré mon mauvais départ, j'accomplis pleinement mon programme, et pourtant, quel travail ! De la pluie qui vous cinglait la figure, du vent qui vous transportait des arbres de droite aux arbres de gauche ; des silex, soulevés par les roues avant, arrivant comme de la grêle et choisissant à plaisir les coins de peau découverts. Ah ! que c'est donc gai l'automobile ! Enfin, un rayon de soleil apparaît ; c'est peut-être celui d'Austerlitz ! Pour me rappeler à la réalité, le pneu arrière gauche, me lâche dans la descente des Sept-Meules, — réparation rapide, et la chasse reprend à la poursuite des rouges concurrents.

A l'entrée de Criel, le délire des spectateurs m'annonce quelque chose de nouveau : c'est en effet Bruce Brown qui change ses pneus.

Cela décide de ma victoire, car Brown ne s'imaginait pas me voir de sitôt. Pour gagner du temps, il ne voulut pas suivre mon exemple et se ravitailler, et ce fut sa perte.

Je n'eus plus ensuite qu'à continuer, je m'arrêtai volontairement au 7e tour pour une réparation que me permettait mon avance sur Wagner et je terminai heureux au possible.

Je n'ai rencontré dans cette épreuve que des concurrents loyaux. Bruce Brown venait d'Amérique avec une réputation justifiée. Il méritait de gagner tout comme moi, et ce n'est pas sans un serrement de cœur que je le vis disparaître de la lutte.

C. BOILLOT.

Rigal narre sa course.

MA course est bien simple à raconter. Il faut vous dire tout d'abord que depuis un mois que nous étions fixés à Dieppe, mes camarades anglais Resta, Medinger, mon vieux compagnon de lutte Caillois et moi, nous roulions tous quatre chaque matin sur le circuit et nous avions confiance.

Le premier jour de la course, c'est moi qui passais le premier la ligne de départ, j'attendais d'un moment à l'autre Hemery qui partait 3 minutes derrière moi sur sa grosse voiture. A mon grand étonnement ce n'est qu'à la Fourche qu'il me rattrapait.

Je perdais bientôt un temps précieux à changer mes roues amovibles qui se dévissaient tout le temps. A mon premier ravitaillement, je jouais de malheur, les bidons d'essence devant servir à remplir mes réservoirs manquent de pression. Resta qui passait après moi, profita d'une meilleure organisation ; il faisait une course d'une admirable régularité et moi, qui cependant donnais un rude coup de collier, je ne pouvais faire mieux que de terminer à quatre minutes de lui.

Le lendemain, je devais au départ changer mes bougies et remplacer par prudence mes quatre pneus ; coût : 12 minutes, tandis que ce veinard de Resta partait au quart de tour et prenait une belle avance. Vous voyez d'ici mon état d'esprit. Comment rattraper mon retard ? Je décidai de tenter le tout pour le tout et je me lançai à grande allure dans les descentes et les virages, risquant l'accident. Mon mécanicien, l'excellent Chassagne, pour qui l'aviation et l'automobile n'ont plus de secrets, me réconfortait quand la défaillance me guettait. Enfin, à l'entrée d'Eu, je rattrapais Resta, il n'y avait plus que deux tours à couvrir, mais j'avais encore trois minutes de retard sur lui, ce qui était énorme avec un rival qui marchait avec une régularité de chronomètre. Le vent et la pluie nous assaillaient et me brisaient les bras ; malgré tout, Chassagne et moi dévalions les côtes et prenions les virages toujours de plus en plus vite, car la fin approchait.

Enfin, bientôt nous apercevions les tribunes, je freinais après avoir passé la ligne d'arrivée et regardais anxieusement la route, guettant l'autre petite voiture verte qui allait peut-être m'enlever la victoire ; les trois minutes fatales s'écoulaient avant que Resta n'apparaisse. J'avais gagné !

Maintenant, comme conclusion, que pensez-vous de ces trois petites voitures Sunbeam qui parvinrent à se classer à quelques minutes d'intervalle après 1.440 kilomètres battant des moteurs énormes ?

V. RIGAL.

Le moteur poussé

La course de Dieppe établit sa supériorité sur le gros moteur.

L'ÉPREUVE fut rude aux voitures concurrentes. Si rude qu'un important déchet se produisit : environ 70 0/0 des voitures parties restèrent en route.

A ce propos, il convient de relever une assertion trop souvent énoncée : on a dit et répété que la course, à l'heure actuelle, ne servait à rien, parce que les moteurs et les châssis sont tellement perfectionnés qu'une épreuve de vitesse ne saurait rien enseigner aux constructeurs.

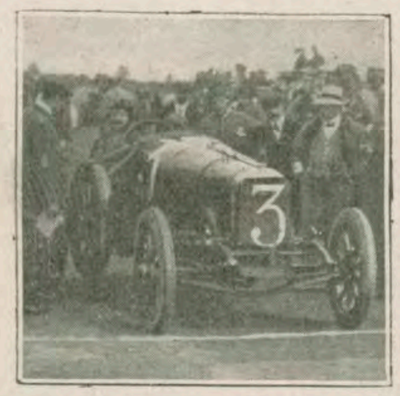
Nous serons de cet avis le jour où *toutes* les voitures qui auront pris le départ franchiront la ligne d'arrivée.

Comme nous sommes vraisemblablement fort éloignés encore de cet âge d'or, nous estimons que les courses peuvent fournir encore nombre de fois des enseignements utiles.

Toutes les voitures qui se sont arrêtées avant la fin du parcours ont été immobilisées par des pannes du mécanisme, exception faite pour celles qui se sont renversées, et les Grégoire qui ont abandonné pour des raisons qui n'ont rien de technique.

Quant aux autres, *à toutes les autres*, elles n'ont pas terminé parce qu'elles étaient imparfaites.

On a coutume d'accuser la guigne, quand un concurrent favori voit ses chances disparaître à la suite d'un accident.



LE DÉPART DE RIGAL

Il est évidemment commode de se décharger de toute responsabilité sur l'Ανάλκη, mais avouons que c'est quelque peu enfantin : l'autruche a, devant le danger, une politique qui ressemble fort à celle-là.

Qu'est-ce que le hasard, en effet ? Larousse en donne la définition suivante : « Cause fictive que l'on suppose à un fait considéré comme indépendant de toute cause volontaire posée en prévision de l'effet, ou comme n'ayant pas de cause réelle. »

Nous pensons que l'on pourrait dire plus simplement que le hasard est un nom que l'on donne à la cause *ignorée* d'un fait.

Le rôle de l'homme, et plus particulièrement du constructeur de voiture de course, est de laisser au hasard la plus petite part possible, devant l'épreuve. Après l'épreuve, il faut encore retirer au hasard tout ce qu'il est possible, autrement dit, chercher à déterminer les *causes vraies* des phénomènes.

Telle voiture a été arrêtée parce qu'un coussinet de tête de bielle avait fondu : la guigne ! a-t-on crié partout, voilà bien la guigne !

En êtes-vous bien sûr ? Si le coussinet a fondu, c'est qu'il avait chauffé par défaut de graissage. Il y avait une cause à ce défaut de graissage, cause sans doute assez facile à trouver pour le constructeur. Il n'y a eu rien là du fait du hasard.

Et les cylindres fêlés ? Hasard ? Non, défaut de fonderie ou de dessin, simplement.

Et les réservoirs crevés par les pierres ? Hasard toujours ? Allons donc ! Est-ce que tous les touristes ne savent pas que les cailloux sont à craindre, et n'exigent-ils pas que le constructeur protège son réservoir ?

Le bris d'un roulement à billes est généralement l'accident que l'on attribue le plus volontiers au hasard. Il est vrai que, très souvent, c'est le constructeur du roulement qui doit être incriminé. Mais n'y a-t-il pas des cas où le roulement aurait tenu s'il avait été monté convenablement ou simplement, si le constructeur avait fait choix d'un modèle plus robuste ?

N'accusons donc point le hasard, et sachons au contraire tirer des enseignements des divers incidents de la course.

Les moteurs poussés. — Nous disions dernièrement que la catégorie des voitures à formule libre ne présentait à peu près aucun intérêt. Il se trouve au contraire qu'il s'en dégage un fait extrêmement intéressant.

La victoire de Peugeot a montré que le plus gros moteur n'était pas le meilleur.

Peugeot avec un moteur de 110 × 200, triomphe d'un adversaire qui avait 150×200. Ne parlons que de ces deux marques, qui se sont suivies de si près tout le temps de la course.

Des chronométrages, effectués sur une ligne droite, ont montré que les deux voitures avaient *sensiblement* la même vitesse. Déduisons-en que leurs moteurs avaient des puissances tout à fait voisines, soit 175 chevaux, à peu de chose près.

Le moteur de Boillot atteignait cette puissance à la vitesse angulaire de 2.200 tours-minute.

La vitesse linéaire du piston était alors de 14 m. 66 à la seconde. La pression moyenne dans les cylindres pendant la course de détente, avait donc une valeur voisine de 9 kil. 8 par centimètre carré.

En admettant la même vitesse linéaire pour le gros moteur la pression moyenne ne serait plus que 5 kilogrammes! En réalité, elle était plus grande, la vitesse linéaire du piston étant plus faible.

Le Peugeot était donc de la classe des moteurs poussés, et, à ce point de vue, se rapprochait de ceux des voitures légères.

L'expérience a montré que le moteur poussé l'emportait sur le moteur mou. Or, notez que la voiture Peugeot était le résultat de la collaboration des coureurs de la Maison avec le bureau d'Etudes. Il n'y a donc pas là que la fantaisie d'un ingénieur unie à la maîtrise d'un virtuose comme conducteur. Le hasard, ce Dieu des ignorants, n'est pour rien dans le succès de Peugeot, de même qu'il aurait été tout à fait étranger à leur défaite : la Peugeot a donné ce qu'elle devait donner. Il s'est trouvé par surcroît que ceux qui l'avaient conçue avaient eu raison de la considérer comme plus rapide qu'une voiture de cylindrée double, et le résultat a été le triomphe de la semaine dernière.

Notons, avant d'en finir avec la *formule libre*, que les pneumatiques n'ont pas fait grand progrès depuis 1908.

Il est vrai que jamais le règlement ne s'est occupé des pneus et que ceux-ci ont toujours été offerts à discrétion aux voitures. Proposons, pour l'année prochaine, cet article dans le règlement :

« Chaque voiture emportera, comme rechange, *quatre* bandages et devra terminer la course sans autre ravitaillement ! »

Si on l'adoptait, vous verriez que les constructeurs exigeraient un effort sérieux des fabricants de pneus, et que, pour ceux-ci, la course ne serait plus, comme maintenant, un champ-clos purement commercial où l'on triomphe à coups de pièces de cent sous !... Et nos porte-monnaie à nous, touristes, s'en trouveraient mieux !...

En passant, je ferai remarquer la brillante performance du carburateur Claudel qui, employé par presque tous les concurrents, eut l'honneur de conduire à la victoire les deux triomphateurs Boillot et Rigal.

Les voitures légères. — Là, ce fut une déroute française, qui rappelle Trafalgar, voire Azincourt. Nos cordiaux amis nous ont servi une de ces piles qui font époque dans l'existence.

Le hasard, sans doute ? Hélas non !

Les Anglais ont énormément travaillé depuis un an. En 1911, à Boulogne, leurs voitures s'étaient montrées redoutables, mais pas au point. L'autodrome de Brooklands leur a permis de parfaire cette mise au point. Le résultat, c'est que la première des voitures françaises à cylindrée de trois litres arrive glorieusement derrière trois voitures étrangères, les trois Sunbeam.

Le déchet, dans la catégorie des voitures légères, est plus grand encore que dans les grosses voitures : il fallait s'y attendre, le problème qu'on avait posé à leurs constructeurs étant infiniment plus ardu.

On a pu voir combien le mélange, en une même épreuve, des voitures à formule libre et des voitures légères, avait détourné l'intérêt des spectateurs des dernières. Cependant, ce mélange a eu un heureux résultat à un certain point de vue.

Il a établi qu'alors que des voitures de 14 litres de cylindrée et de 7 litres et demi (Peugeot) réalisaient sur 1.540 kilomètres une vitesse moyenne de 110 kilomètres à l'heure (en chiffres ronds), des voitures munies de moteurs de 3 litres de cylindrée seulement, pouvaient faire une moyenne de *cent cinq kilomètres*. Et cette moyenne de 105 kilomètres n'a pas été atteinte exceptionnellement par une seule voiture : deux des trois voitures de l'équipe gagnante ont tourné à cette vitesse.

En doublant (voire même en quintuplant !) la cylindrée, on n'augmente la vitesse que de 5 0/0. C'est là peut-être le résultat le plus intéressant de toute l'épreuve.

Une fois de plus, la cause du moteur poussé est gagnée et bien gagnée ! Les gros moteurs sont morts ; il est probable qu'on ne les reverra plus, pas plus en course que sur les voitures de tourisme.

Avant de terminer je m'en voudrais de ne ne pas citer le nom de Delage qui disputa deux fois le Grand Prix des Voiturettes pour le gagner deux fois ; et qui a été le premier à résoudre la formule des petites cylindrées. Il est possible que si ses voitures avaient été à Dieppe nous aurions pu applaudir à une victoire nationale dans la catégorie des 3 litres. Enfin nous les reverrons en 1913 car le grand constructeur a promis de s'engager.

H. PETIT.

AVIATION

L'Aviation sport de tourisme

(Suite et Fin).

Comment s'orienter en aéroplane.

LES critiques les moins fondées contre l'observation aérienne me semblent être celles que j'ai trouvées dans l'article de l'*Echo de Paris*, dont je vous ai déjà parlé. J'y vois ceci :

« Le problème à résoudre par l'aviation militaire est le suivant : il faut pouvoir sortir par tous les vents ». Vous savez par les journaux que maintenant on sort constamment par des vents de 10, 15 et 20 mètres. Moi-même j'ai voyagé plusieurs fois par de très forts vents. Un jour, dans le voyage que nous avions entrepris pour ramener l'école de Pau à Paris, j'ai mis une heure dix pour aller de Bléré où j'avais atterri jusqu'à Pontlevoy. Il y a exactement 18 kilomètres. Quand on a la chance d'avoir ce vent dans le dos c'est bien plus amusant. C'est ainsi que j'ai mis 1 h. 45 pour aller de Paris à Sedan faisant du 163 kilomètres à l'heure.

« En second lieu, les observations pour avoir une valeur quelconque doivent être précises. Ce qui est décevant dans ce problème c'est que le procédé employé pour en résoudre la première partie ne fait que retarder la solution de la deuxième qui est pourtant la partie essentielle. Pour lutter contre le vent, on réalise des vitesses supérieures à la sienne ; mais alors, à une vitesse de 100 à 120 kilomètres à l'heure, les observations n'ont plus aucune valeur ; il ne faut pas en effet se laisser leurrer par les résultats des manœuvres où les appareils prennent leurs observations tout au plus à 500 mètres au-dessus des troupes ; quand pour éviter les balles et les shrapnels il faudra monter au-dessus de 900 et 1.000 mètres, avec de pareilles vitesses, on ne verra plus rien du tout ».

L'auteur n'a pas réfléchi et ce serait à croire qu'il n'a même jamais voyagé en chemin de fer. Vous avez pu constater en effet que les poteaux plantés le long de la voie semblent défiler avec une grande rapidité ; tandis qu'un poteau placé à 500 mètres ne semble plus avancer. Il en est de même en aéroplane. On n'a pas la sensation d'avancer. Je me souviens que, en descendant de Bordeaux à Biarritz par la côte, je voyais de très loin le phare et j'avais l'impression que je ne l'atteindrais jamais ; je croyais avoir le vent dans le nez et quand, arrivé au but, j'ai tiré ma montre, j'ai constaté que j'avais marché à 110 à l'heure.

De plus on voit très bien, même quand on est à 800 ou 1.000 mètres. Je me rappelle que, passant à 800 mètres au-dessus du quartier de Saint-Mihiel en me rendant de Lunéville à Sedan, j'ai aperçu dans la cour du quartier trois hommes qui me faisaient de grands gestes avec une couverture.

« Il ne s'agit pas en effet d'entrevoir dans une certaine zone une troupe en marche ou un rassemblement, il faut bien en préciser la situation sur le terrain et quel que soit le mode de locomotion employé, il faut pouvoir s'arrêter, user de la jumelle, repérer ses directions et bien situer l'objectif, sinon le renseignement est inutilisable ».

Mais il nous est des plus faciles de bien situer l'objectif car nous pouvons nous repérer très facilement. Vu de haut, chaque village a sa physionomie particulière, car on le voit avec son contexte. L'un est traversé en croix par des routes et bordé d'un ruisseau à l'est alors qu'un autre n'est traversé que par une route nord-sud et bordé d'un ruisseau à l'ouest et un bois au sud. Nous ne pouvons nous arrêter il est vrai ; mais nous arrêtons l'objectif en décrivant de grands cercles et en mettant cet objectif au centre, au bout d'une de nos ailes, nous pouvons alors l'étudier tranquillement et quand nous avons fini, un coup d'œil sur notre boussole et nous reprenons la direction primitive ou bien rentrons rapporter le renseignement.

L'article, pour appuyer sa thèse, cite l'exemple d'un aviateur *allemand* qui a fait perdre une bataille à son parti. Mais quand je veux me rendre compte de la qualité des pur-sang, je ne regarde pas galoper un âne.

Ayons confiance dans notre aviation militaire qui nous donnera une grande supériorité sur les allemands. L'aviation n'est pas dans leur caractère ; ils auront beau dépenser de grosses sommes, on achète des appareils, on n'achète pas des pilotes.

LIEUTENANT DE MALHERBE.

P.S. — Dans mon précédent article, à l'avant dernier paragraphe, je parlais des monoplaces et des biplaces. Une faute d'impression que nos lecteurs ont certainement rectifiée d'eux-mêmes, a fait écrire monoplans et biplans.

LE TOUR DE FRANCE

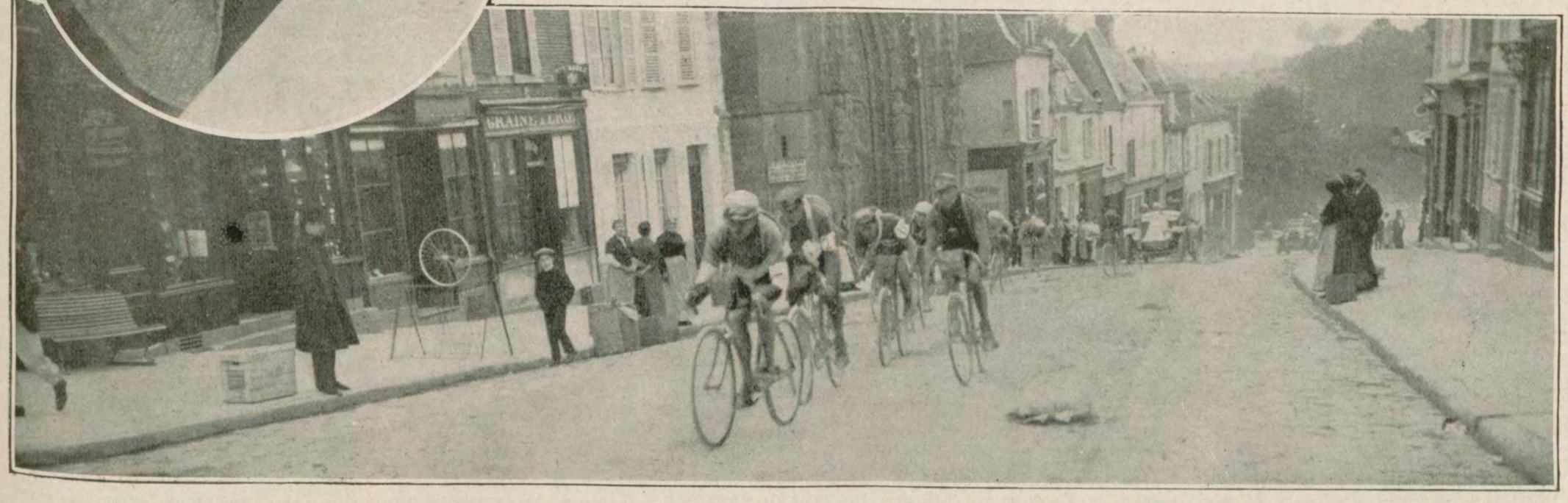
Photographies de notre envoyé spécial.)

LE PASSAGE AU PONT D'ÉPINAY

Le départ du Tour de France a été donné dimanche dernier à 4 heures du matin au pont de la Jatte. 134 concurrents se rangeaient sous les ordres du starter. Le parcours comprend 15 étapes cette année. La première, Paris-Dunkerque, comportait 351 kilomètres.

LE PELOTON DE TÊTE APRÈS CLERMONT

Le peloton de tête restait compact jusqu'à Amiens. Les coureurs étaient passés cinquante ensemble à Clermont-sur-Oise, à 6 heures. Ils étaient emmenés par Faber, Lapize, Petit-Breton et Emile Georget. Les lâchages allaient bientôt se produire.



LE PASSAGE A MONTDIDIER

25 coureurs passaient en peloton à 7 h. 15 m. Les favoris ne brillèrent pas dans cette étape que remporta Crupelandt devant Tiberghien, Brocco, etc... Lapize fut 9e Georget 13e, Faber 16e, Garrigou 20e et Petit-Breton 25e à cause de son accident. — En médaillon, Lapize signe au départ.

LE CARNET DU SPORTSMAN

APRÈS DEUX MATCHES

Lundi, à Dieppe, Carpentier et Klaus ont fait un match nul, qui a été perdu par Descamps : formule paradoxale qui, du moins, exprime bien ce qu'il y eut de bizarre et de fâcheux, dans cette rencontre, en demeurant sensationnelle. Au surplus, les deux hommes aux prises différaient tellement qu'entre eux il est malaisé de trouver une commune mesure : on ne compare que des unités de même espèce. Et il suffit de regarder les deux athlètes, pour constater qu'ils appartiennent à deux races dissemblables. Le spectateur est donc parti sur une impression trouble, incertaine.

Toute autre celle qu'il a emportée samedi soir, du Wonderland. Là s'est disputé, entre Papke et Moreau, un beau combat, un des plus beaux combats de la saison : deux hommes équilibrés, physiquement et moralement, même taille à peu près et sensiblement même poids ; même tactique, même courage et même combativité.

L'un des deux, le Huron souriant qu'est Papke, s'est trouvé être un peu plus fort et il a gagné de peu, comme il convenait, après une admiravle bataille qui fait autant d'honneur au vaincu, reconnaissant sa défaite, qu'à son vainqueur.

Ce qui me plaît dans ce résultat, c'est sa netteté : le combat aux points, qui ne met pas un des adversaires dans un état d'infériorité manifeste, n'est pas pleinement satisfaisant. Il ressemble trop à une escrime conventionnelle et à un jeu ; il méconnaît un des caractères essentiels de la boxe, qui est une escrime du poing, certes, où il faut toucher, esquiver, parer, mais qui est aussi et d'abord un combat où il faut frapper fort et résister.

Certains des derniers matches, qui furent de belles, d'émouvantes exhibitions de science et d'adresse, tendaient à nous le faire oublier : le match de samedi, fort à propos, nous le rappelle.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 7 JUILLET. — Cyclisme. — Vincennes Grand Prix de la ville de Paris.

DIMANCHE 7 JUILLET. — Hippisme. — Maisons-Laffite (Prix du Président de la République).

LUNDI 8 JUILLET. — Cyclisme, — Chamonix, départ de la cinquième étape. Chamonix-Grenoble (366 kilomètres), du tour de France.

MERCREDI 10 JUILLET. — Cyclisme. — Grenoble, départ de la sixième étape Grenoble-Nice, (323 kilomètres) du Tour de France

JEUDI 11 JUILLET. — Hippisme. — Compiègne, (Grand Prix).

VENDREDI 12 JUILLET. - Cyclisme. — Nice, départ de la septième étape; Nice-Marseille (334 kilomètres) du Tour de France.

Un hommage à la « Vie au Grand Air ».

L'autre jour, à la tribune de la Chambre, lors de la discussion du budget de la guerre, M. Adolphe Girod, le compétent député, qui s'est spécialisé dans les questions d'aviation militaire, a prononcé, à un moment, les paroles suivantes :

« Je lis dans une note qui m'a été communiquée : « Les réceptions des appareils sont actuellement effectués par des officiers de l'établissement de Chalais qui ne sont nullement qualifiés, n'ayant aucune expérience personnelle de l'aviation. Les pilotes directement intéressés à avoir des appareils au point devraient être chargés de leur réception. » J'ignore si ces affirmations sont exactes, mais j'ai toutes raisons de le croire. »

Nous ne saurions trop remercier M. Adolphe Girod de cette dernière phrase particulièrement flatteuse pour nous, car ce passage, lu à la Chambre, est extrait de l'enquête de Jacques Mortane, publiée au début de l'année. dans la *Vie au Grand Air* et qui fit tant de bruit. Elle eut déjà plusieurs fois l'honneur d'être citée dans les travaux du Parlement.

Les essais de grande vitesse.

Dans son discours à la Chambre des Députés, le colonel Hirschauer fit l'admiration de tout l'auditoire par sa parole nette, précise et par la valeur des arguments qu'il présenta. Il annonça entre autres réformes l'installation d'un câble de 500 mètres à Vincennes pour les essais à grande vitesse d'aéroplanes.

« Ce câble, a-t-il dit, permettra de produire des remous, de faire naître des actions diverses et de déterminer la résistance, non plus seulement statique, des appareils, mais bien la résistance dynamique et leurs conditions d'équilibre non seulement en air calme, mais en air agité.

« L'établissement d'un câble de 500 mètres tendu horizontalement, portant un poids considérable, poids auquel il faudra faire atteindre, pendant un temps très court, il est vrai, des vitesses de 120 à 150 kilomètres à l'heure, est déjà un problème très difficile.

« Or, je l'ai dit, avec ce câble, on pourra réaliser de grandes vitesses pendant un temps très court, sur 20 à 30 mètres peut-être ; c'est quelque chose, mais pour pouvoir développer les expériences en plein air, M. le ministre de la Guerre a donné l'ordre d'étudier — et les études sont très avancées — l'organisation d'un grand laboratoire en plein air.

« Les études ont été faites aux environs de Pau par un officier éminent, le commandant Raibaud, le collaborateur immédiat du lieutenant-colonel Estienne.

« On pourrait avoir une voie de 6 à 7 kilomètres, presque en ligne droite, sans pentes et actionner les wagons d'expériences, grâce à un courant électrique de 2.000 à 2.500 chevaux emprunté vraisemblablement à la compagnie du Midi. L'expérience complète pourrait se faire non plus sur 20 mètres, mais sur 1.000 mètres peut-être, et à très grande vitesse, 200 kilomètres environ. Je crois que cela coûtera cher. La dépense atteindra un million ou un million et demi ; mais je ne crois pas m'avancer en disant qu'une dépense qui aura pour résultat de sauvegarder des vies humaines, ne sera jamais trop élevée. »

Hélas ! ces chiffres sont inexacts.

L'autre jour, M. Adolphe Girod, le brillant député défenseur de l'aviation militaire à la Chambre, dans son beau discours a prononcé la phrase suivante :

« L'opinion publique de notre pays est très vivement émue, toutes les fois que survient un accident mortel d'aéroplane, et sa sensibilité est à juste titre aussi vive, bien que nous en soyons à la 115e victime et que 15 aviateurs militaires aient déjà succombé. »

Malheureusement, ces chiffres sont au-dessous de la réalité et nous accomplissons la tâche douloureuse de les rectifier. Jusqu'ici 170 pilotes se sont tués dont 54 français, se répartissant en 27 civils, 25 officiers et 2 aviatrices,

Le courage de nos officiers.

« Hier après-midi, déclarait l'autre jour le colonel Hirschauer, venaient me trouver successivement, dans mon bureau, trois jeunes gens : deux sous-officiers et un officier, qui me suppliaient, les larmes aux yeux, de les faire admettre dans le service de l'aviation, et cela au lendemain des accidents que vous savez. Vous voyez que le recrutement n'est pas atteint ! »

L'éclectique sportsman...

Le sapeur-aviateur Henri Brégi vient de remporter un nouveau succès. Il s'est rendu de Douai à Compiègne, en canoë, avec un de ses camarades. Cette belle performance atteste de l'éclectisme et de la puissance musculaire du sympathique héros de l'air.

Le chronométrage à Dieppe.

Le chronométrage à Dieppe ne fut pas des plus satisfaisants, non point à cause de la précision des chiffres, mais à cause de leur affichage. A chaque tour, le public espérait voir apparaître sur le tableau les temps des concurrents. Etait-ce oubli ou négligence ? Non, mais incompétence des employés. Fort heureusement, dans la tribune de la presse, nous avions notre confrère Faroux qui était notre chronométreur officiel et c'est grâce à lui, que les quotidiens purent renseigner leurs lecteurs.

La renaissance de la motocyclette.

Elle n'est pas un vain mot si l'on en juge par la dernière performance accomplie par M. Dubost, qui s'est payé le luxe de partir l'autre samedi à 5 heures de Paris pour arriver le soir à 7 h. 20 à Bordeaux. Il est reparti le lendemain matin même, à 5 h 1/2 et a mis le cap sur Paris où il est arrivé à 8 heures du soir, ayant donc mis 28 h. 50 pour faire 1.200 kilomètres, soit une moyenne de 41 kilomètres à l'heure, en comptant dans son temps de marche, ses arrêts pour se nourrir et se ravitailler en huile et en essence et en ayant eu la malchance de crever une fois à l'aller et six fois au retour ! Sa motocyclette était une New Hudson 2 chevaux 3/4 à 3 vitesses et débrayage.

Quand on a la guigne !...

S'il est permis à un coureur de se plaindre de la malchance, je crois que Lucien Petit-Breton est celui qui a le plus de droits. Le pauvre garçon depuis deux ans qu'il s'est remis à courir, n'a jamais été abandonné par l'adversité qui le poursuit avec une opiniâtreté et une injustice décevantes. Dans Paris-Bruxelles, à 200 mètres de l'arrivée, alors qu'avec Vanhouwaert il était complètement détaché du peloton, une petite fille le fait tomber, il se casse la rotule en deux endroits. Les docteurs Lesenne et Richard le soignent avec une habileté et une compétence remarquables, au point qu'ils le rétablissent pour le Tour de France, dont le départ est donné trois semaines après l'accident.

Petit-Breton, au début de la première étape, mène le train avec énergie, permet aux coureurs de tête de prendre une avance de trois quarts d'heure sur l'horaire probable, lâche même le peloton un moment avec deux lionceaux, lorsqu'à Amiens, une erreur de parcours, dont il s'aperçoit à temps le fait virer. Les autres qui ont vu son geste reviennent brusquement, le heurtent, il tombe sur le genou. Heureusement, ce n'était pas celui qui est endommagé. Et le pauvre Lucien perd de ce fait un temps appréciable pour se faire panser. Il pleure comme un petit garçon, tant il est injustement la proie de l'infortune. Dès qu'il s'est fait soigner, il repart à la poursuite de ses concurrents...

N'est-ce pas là un admirable exemple de courage et d'opiniâtreté ? Ne mériterait-il pas d'être enfin récompensé, s'il y avait une justice ?

Il fallait s'y attendre...

Depuis que des impresarii peu scrupuleux avaient rêvé d'opposer le champion d'Angleterre, Bombardier Wells, à Jack Johnson, l'Anglais s'était imaginé être un grand virtuose du poing et ne se souvenait plus de sa défaite en un round par Gunner Moir. Il était parti en Amérique, mais était d'un placement difficile étant données ses prétentions un peu exagérées. Il exigeait des bourses considérables. Enfin on réussit à l'opposer à Al. Palzer, un espoir blanc. Le match s'est disputé la semaine dernière et le Bombardier s'est fait bombarder knock-out en trois reprises.

Après tout, peut-être Wells avait-il raison de réclamer d'aussi grosses sommes. Ses prix vont être quelque peu diminués après cet échec.

Leo Houck veut combattre.

Le soir du match Billy Papke-Marcel Moreau, le speaker a annoncé que M. Gus Muller, manager de Leo Houck, pour la France, lançait un défi au nom de l'excellent boxeur Américain à Georges Carpentier, Frank Klaus, Marcel Moreau et Billy Papke.

— Et à moi ! conclut un gavroche des galeries.

Il est certain que nous ne pourrions que gagner à l'arrivée de Leo Houck qui fit si grande impression sur le public Parisien, lorsqu'il battit l'année dernière Harry Lewis, à l'Hippodrome.

Le forfait de nos escrimeurs.

Qui nous dira par quel miracle de... favoritisme, presque tous nos escrimeurs les plus réputés avaient été éliminés de l'équipe de France qui devait nous représenter aux Jeux Olympiques ! Soigneusement, on avait semblé vouloir nous éviter une victoire. Je sais bien qu'un voyage à Stockholm n'est pas désagréable à accomplir, mais est-ce une raison pour en faire profiter des hommes qui sont notoirement inférieurs à d'autres ?

Les choses se sont arrangées par la suite, par le forfait de nos escrimeurs, mais nous allons perdre ainsi le bénéfice d'une victoire qui nous était presque sûrement acquise. Et comme il est probable que nous n'en enregistrerons pas beaucoup là-bas...

La saison hippique n'est pas finie.

Le Conseil Municipal de Paris et les Sociétés de courses Parisiennes ont fait les plus grands efforts et d'importants sacrifices pour que la saison estivale se prolonge jusqu'aux vacances scolaires. Le Grand Prix de Paris, reculé au dernier dimanche de juin, et la création, en juillet, de réunions de courses très largement dotées, permettront d'atteindre ce résultat. Le premier dimanche de juillet sera consacré au Prix du Président de la République (100.000 francs) et le dernier au Prix Eugène Adam (18.000 francs) et à l'Omnium de Deux ans (50.000 francs).

Nous ne saurions trop attirer l'attention de nos lecteurs sur cette sensationnelle prolongation de la saison qui est du plus haut intérêt pour le commerce, en ce qu'elle retiendra sans aucun doute nombre de Parisiens et attirera les étrangers curieux de connaître nos merveilleux pesages et d'y admirer les modes en assistant aux grandes luttes hippiques.

Nouvelle à la main.

Après le match Klaus-Carpentier.

— Je suis désespéré, navré. J'espérais faire une fortune dans ce match et j'ai mis tout ce que je possédais sur la chance de Carpentier,

— Pourquoi ? Il semblait pourtant qu'il serait difficile au Français de triompher de ce rocher.

— Oh ! ce n'est pas à cela que j'avais pensé en faisant mon pari.

— Alors, à quoi ?

— Dame ! Je m'imaginais que Carpentier gagnerait et qu'il serait chocolat, Klaus !

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 24 AU 30 JUIN 1912

AUTOMOBILE

MERCREDI 26 JUIN : classement général du Grand Prix de l'Automobile Club (1.540 kil.) est le suivant : 1. Boillot, en 13 h. 58 m. 2 s. 3/5 ; 2. Wagner, en 14 h. 11 m. 8 s. ; 3. Rigal, en 14 h. 38 m 3 s. ; 4. Resta, en 14 h. 39 m. 51 s ; 5. Medinger en 14 h. 59 m. 41 s. ; 6. Christiaens, en 16 h 23 m. 38 s. ; 7. Croquet, en 17 h. 31 m. 39 s. ; 8. Pilain, en 17 h. 49 m. 22 s. ; 9. Wyse, en 18 h. 7 m 19 s. ; 10 Duray, en 18 h. 28 m. 55 s. ; 11 Vonlatum, en 19 h. 6 m 31 s. ; 12. Esser, en 20 h. 18 m. 5 s. ; 13. De Vère, en 20 h. 57 m. 6 s.

AÉRONAUTIQUE

SAMEDI 29 JUIN. — Vienne. — Blaschte, établit le record de la hauteur en aéroplane avec un passager à 4.260 mètres.

CYCLISME

DIMANCHE 30 JUIN. — Dunkerque. — La première étape du Tour de France Paris-Dunkerque est gagnée par Crupelandt, devant Tiberghien à une minute, Brocco, Albini, Salmon, Lamon, Borgarello, etc

DIMANCHE 30 JUIN. — Grand Prix cycliste de Paris. — Les séries du Grand Prix sont gagnées par Ellegaard, Friol, Rutt, Perchicot, Dupré, Pouchois, Hourlier, Védrines.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 23 JUIN. — Boxe. — Dieppe ; Ledoux bat Digger Stanley par knock-out, en 7 rounds, s'attribuant le titre de champion d'Europe (poids bantam).

LUNDI 24 JUIN. — Boxe. — Dieppe : Frank Klaus est déclaré vainqueur de Carpentier, qui abandonne au 19e round.

SAMEDI 29 JUIN. — Boxe. — Paris : Billy Papke, bat Marcel Moreau qui abandonne au 15e round. Il garde ainsi son titre de champion du monde (poids moyen).

HIPPISME

JEUDI 27 JUIN. — Longchamp. — *Handicap Limité* (3.000 mètres, 20 000 francs) : 1. Cham, à M. Camille Blanc (Sharpe), 2, Robuisson, 3 Tripolette. — P. M. : gag. 65 fr. 50 ; pl. 31 fr. 50, 33 fr. 50.

VENDREDI 28 JUIN. — *Prix des Drags* (steeple-chasse, 4.500 mètres, 25 000 francs) : 1. Tour du Monde, à M. Descazeaux (A. V. Chapman), 2. Port au Prince, 3. Satinette — P. M. : gag. 71 fr. 50 ; pl. 28 fr. 50, 17 fr., 26 francs.

DIMANCHE 30 JUIN. — Longchamp. — *Grand Prix de Paris* (3.000 mètres, 300 000 francs) : 1. Houli, à M. Achille Fould (F. Wootton), 2. Wagram II, 3. De Viris. — P. M. : gag. 312 fr. 50 ; pl. 107 fr., 148 fr., 75 fr. 50.

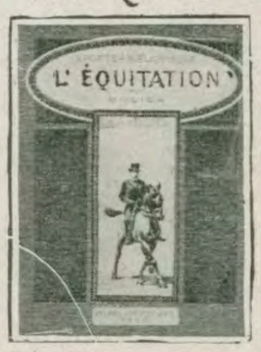
TIR

JEUDI 27 JUIN. — *Le Pistolet. — Prix du comte de Castelbajac* (But mobile, 5 directions) : 1er M. Carey, 2e Berryer, 3e Voulquin.

Gagnants des poules au revolver : comte de Castelbajac, Voulquin.

Equipe des Jeux Olympiques : marquis de Crèqui-Montfort, baron de Castex, baron Jauberl, M. Faure, Sandoz, comte de Vanssay.

CE QU'IL FAUT LIRE



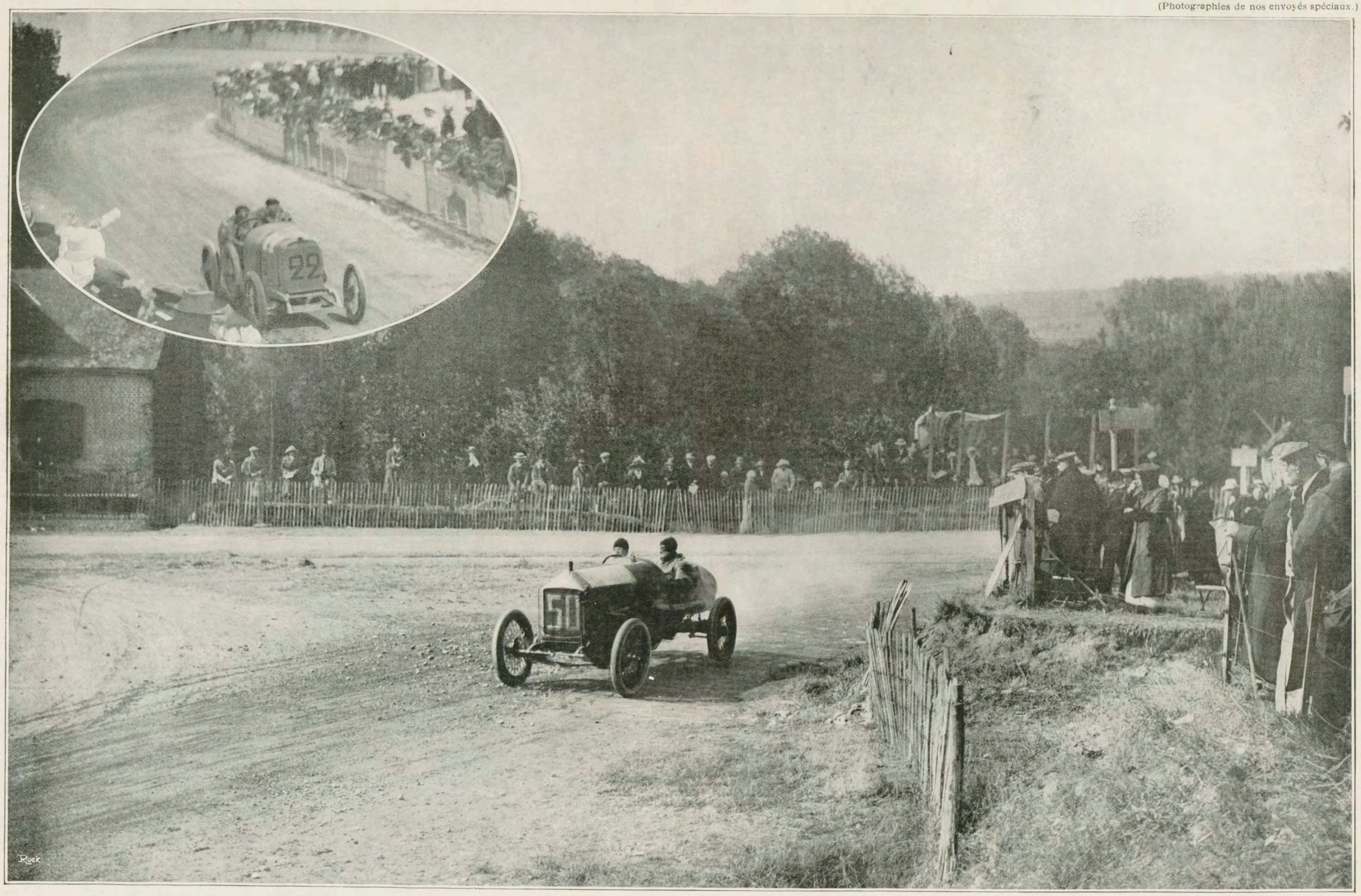
L'Équitation par Ch. Molier, collection Sports-bibliothèque.
Le volume broché. 6 fr.
Cartonné, 7 francs.

La Chasse à tir, par Cunisset-Carnot, collection Sports-Bibliothèque.
Le volume broché, 6 fr.
Cartonné, 7 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LA BELGIQUE AU GRAND PRIX DE L'A.C.F.

(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

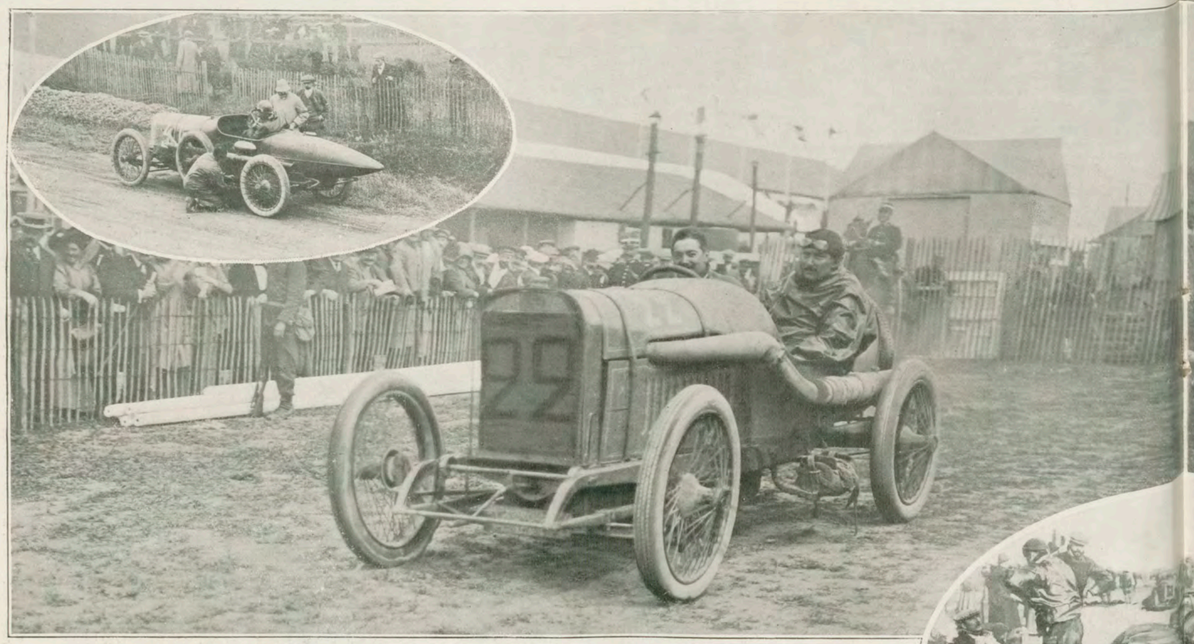


CHRISTIAENS PASSE EN VITESSE A LONDINIÈRES

La robuste et régulière voiture Excelsior, que l'ancien aviateur Christiaens a pilotée avec succès au circuit de Dieppe, a prouvé ce que peut le moteur à 6 cylindres quand il est parfaitement traité. M. de Coninck avait présenté un simple 110 d'alésage, de série, dont la puissance est supérieure à une fois et demie celle des 4 cylindres pareillement traités. La marque Excelsior avait engagé une seule voiture et elle stupéfia tous les sportsmen par sa merveilleuse régularité. Elle se ravitailla très rarement et se classa 7e en 16 heures 23 m. 38 s. — *(Magnéto Bosch)*- En médaillon, le vainqueur du circuit, Boillot, au virage d'Eu. *(Pneus Continental)*.

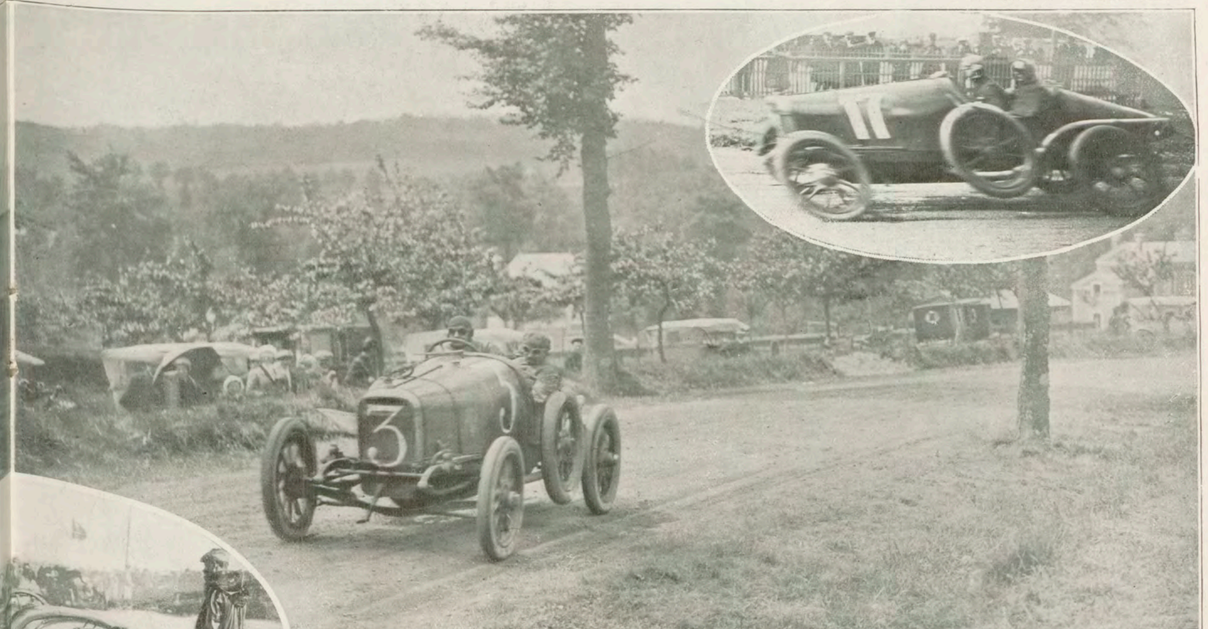
LES LAURÉATS DU QUATRIÈME GRAND PRIX DE L'A. C. F.

(Photographies de nos envoyés spéciaux).



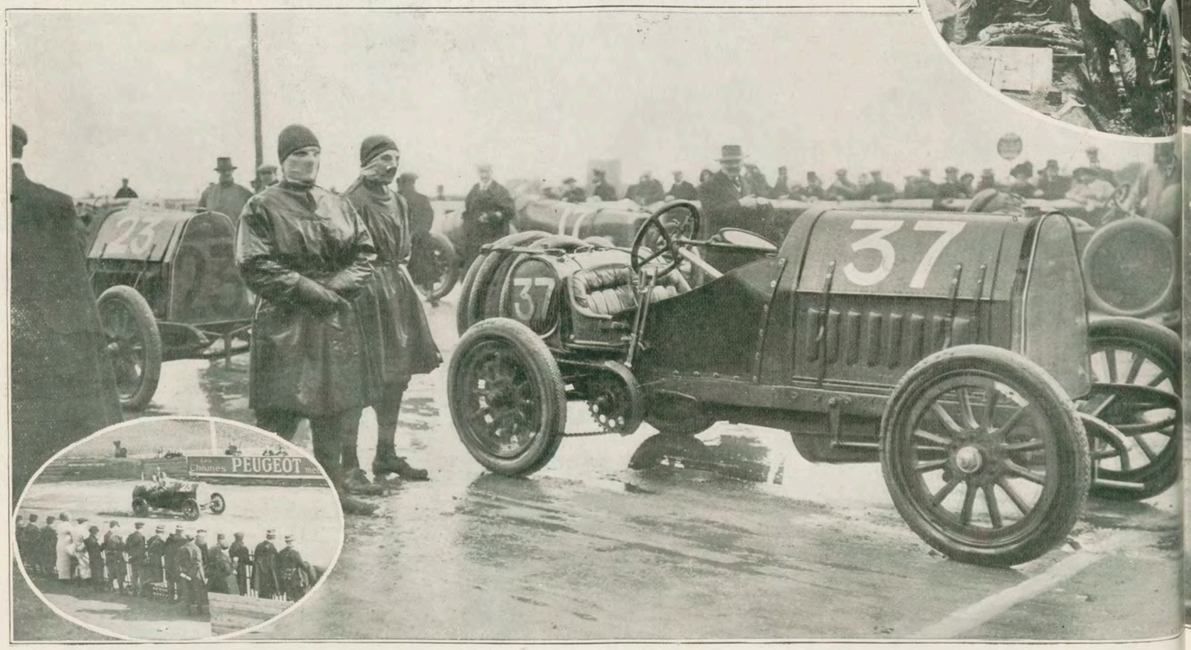
LA RENTRÉE DE BOILLOT APRÈS LA VICTOIRE

Boillot, a réussi à faire triompher enfin l'industrie française dans la grande épreuve d'automobiles. (*Pneus Continental, roues Rudge-Withworth, carburateur Claudel, essence Motricine*). En médaillon, Guyot mécanicien de Pilain, remplace une roue.



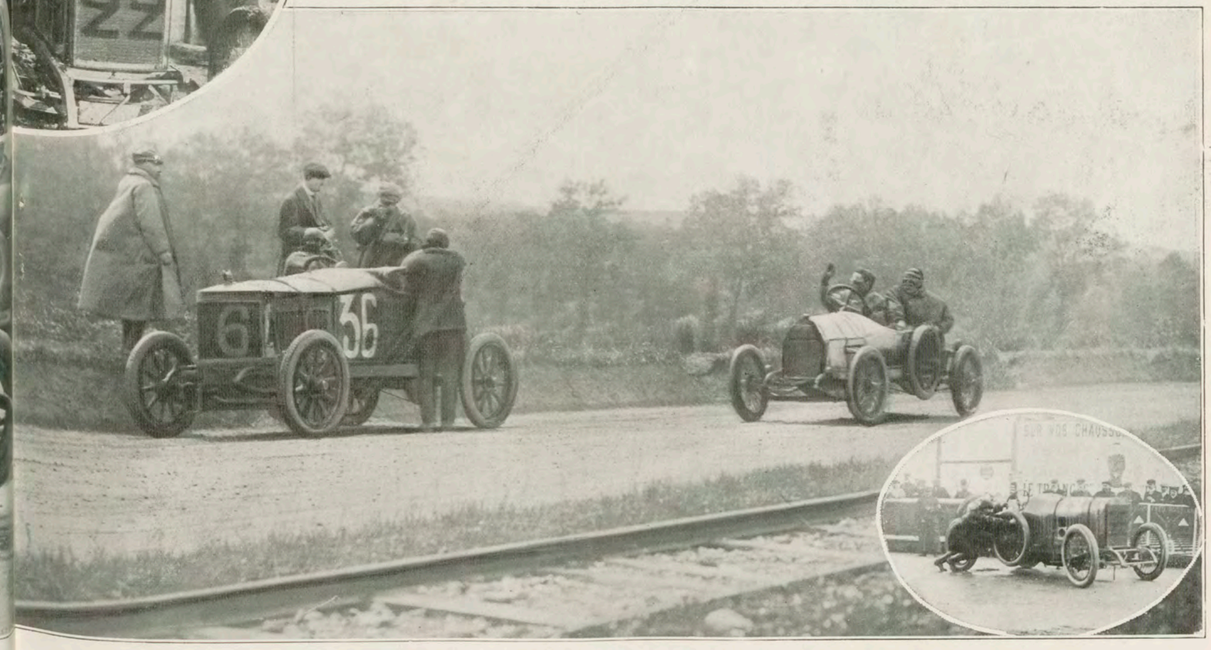
RIGAL, LE VAINQUEUR DE LA COUPE DE " L'AUTO "

La lutte âpre que se livrèrent Boillot, Bruce-Brown et Wagner fut encore moins indécise que celle de Rigal et Resta. Ce n'est que dans le dernier tour en effet, que Rigal prit la tête. (*Carburateur Claudel, bougies Oléo.*) En médaillon, Resta en vitesse.



EN ATTENDANT LE DÉPART

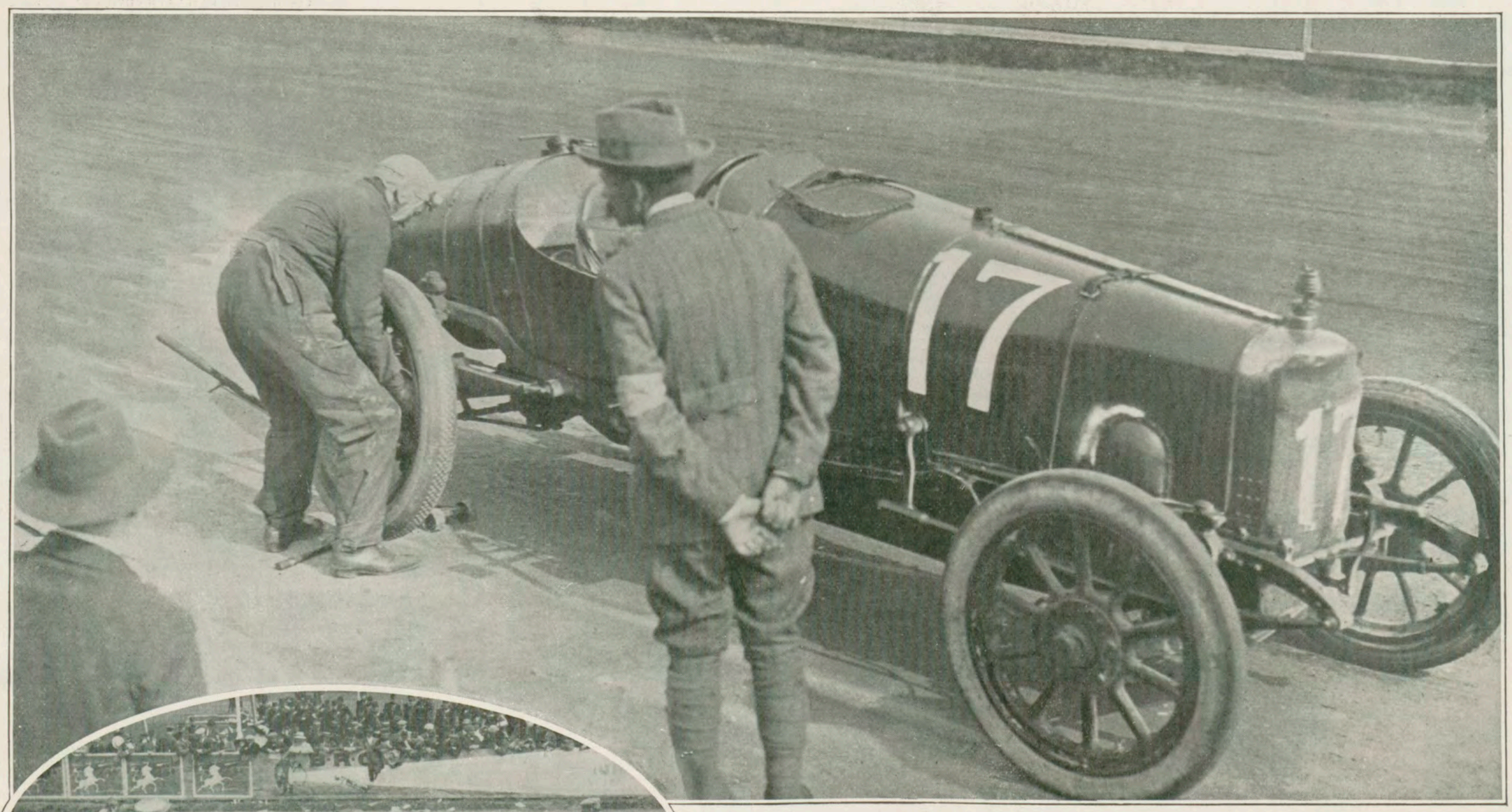
Bruce-Brown et son mécanicien s'étaient couvert la tête d'une sorte de cagoule impressionnante et du plus curieux effet. Lorsqu'on les voyait passer à toute vitesse devant les tribunes sur leur voiture rouge, on pensait à une apparition démoniaque et fantastique. Une panne d'essence empêcha Bruce-Brown de continuer sa lutte contre Boillot. En médaillon, Wagner passe devant les tribunes. Au centre, un ravitaillement rapide de Boillot, le grand vainqueur du Circuit de Dieppe qui fit une course admirable de bout en bout et prouva ses qualités de virtuose du volant. (*Pneus Continental, Carburateur Claudel.*)

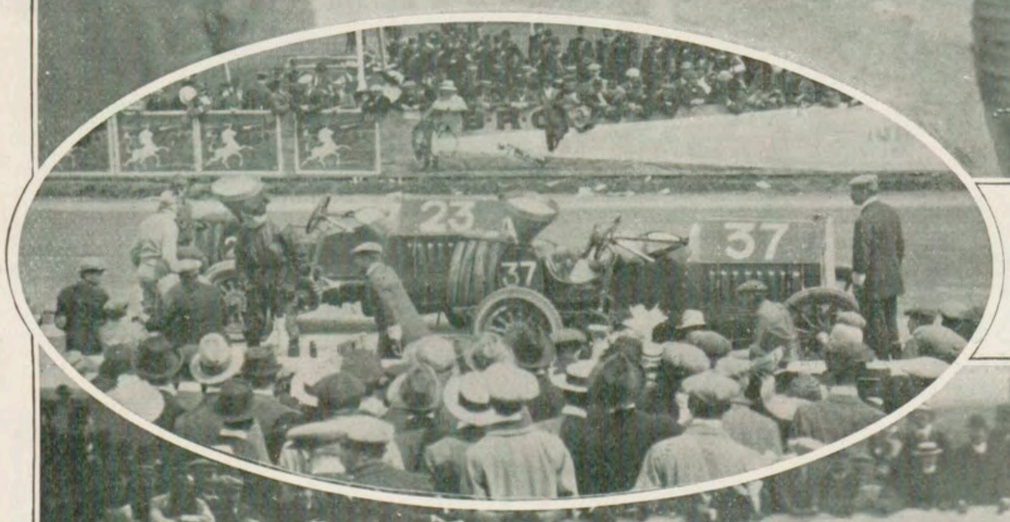


LE " BABY " MATHIS EN VITESSE

Longtemps on regarda avec ironie la ravissante petite voiture Mathis, munie d'un microscopique moteur à 4 cylindres, de 70 d'alésage et de 120 de course. Mais peu à peu on s'y intéressait et à la fin, tous acclamaient la splendide performance du " baby " Mathis, conduit par Esser, tournant à plus de 75 à l'heure pendant 1.500 kil. sans un seul arrêt et avec les mêmes pneus ; consommant en tout 140 litres d'essence et 12 litres d'huile. (*Pneus Continental, Magnéto Bosch*). En médaillon, Boillot au départ du second jour, se rend au ravitaillement en poussant sa voiture. Il prenait son temps, vérifiait tout et partait 11 minutes plus tard. (*Pneus Continental, Carburateur Claudel.*)

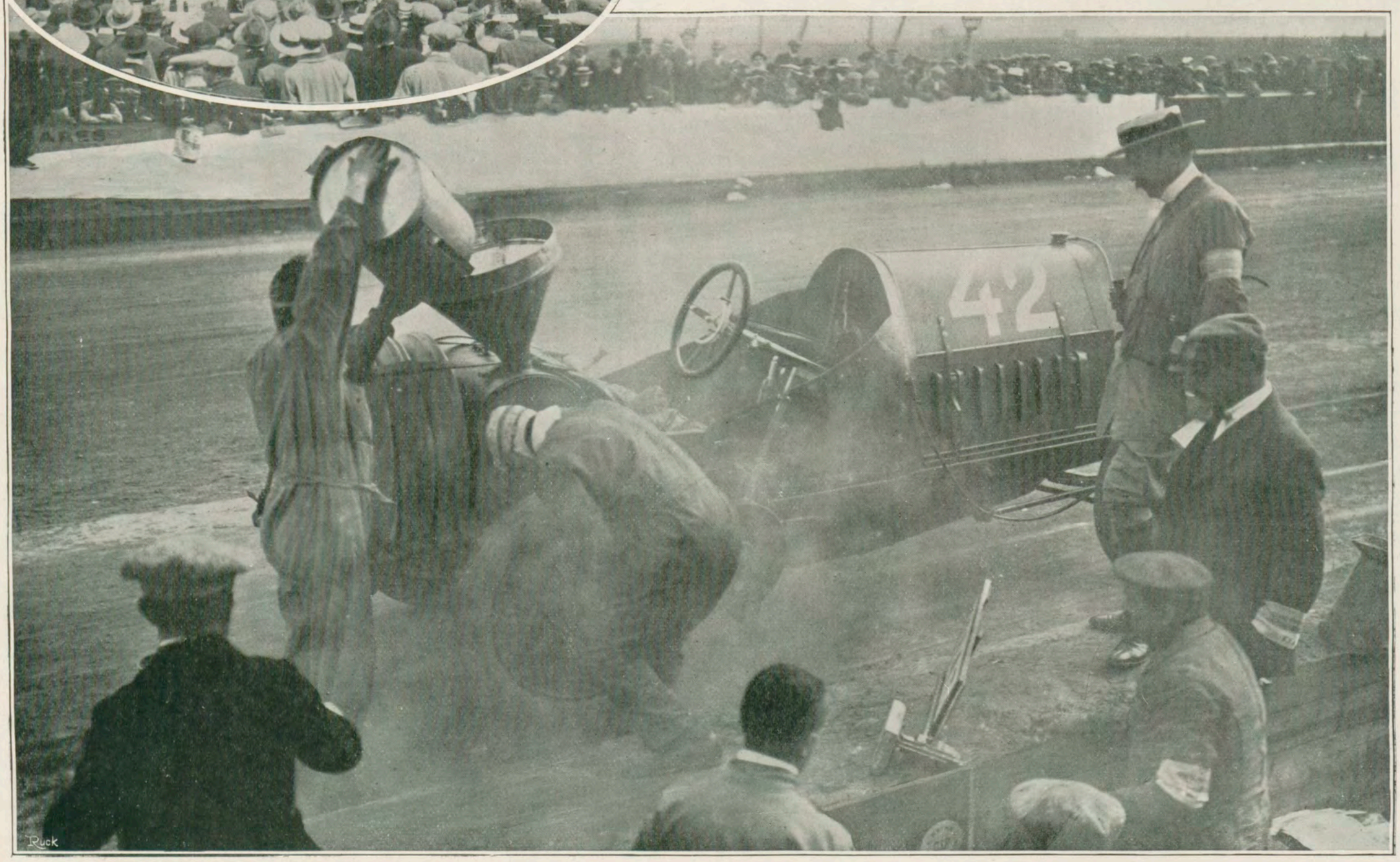
LES RAVITAILLEMENTS





RESTA CHANGE UNE ROUE

Resta se ravitaille en hâte, car il se sent talonné par son camarade d'écurie Rigal. Il profite de son arrêt pour changer sa roue arrière de droite Il effectue ce changement en moins d'une minute. (*Carburateur Claudel.*)



DE PALMA FAIT LE PLEIN D'ESSENCE

Rien n'était plus pittoresque que d'assister au ravitaillement des concurrents. Pendant que le mécanicien changeait les roues, le conducteur faisait le plein d'essence non sans en répandre une notable quantité à terre. C'est par bonbonnes de 50 litres et à l'aide d'entonnoirs gigantesques que les concurrents versaient le carburant dans leurs réservoirs. En médaillon, de Palma et Wagner ravitaillent en même temps.

BOXE

Marcel Moreau battu par Billy Papke

Cette défaite montre que Papke n'est pas déchu et que Moreau est un homme de grande classe.

Le match Marcel Moreau-Billy Papke nous a prouvé, d'une part que Billy Papke a retrouvé son ancienne forme et qu'il est toujours aussi bon que nous l'avons connu lors de sa rencontre avec Willie Lewis ; d'autre part, que nous possédions deux poids moyens de grande classe : Georges Carpentier et Marcel Moreau. Jusqu'ici, chacun désirait voir Marcel Moreau soutenir un dur combat pour se rendre compte de sa réelle valeur. Nous connaissions celle de Carpentier, mais pour Moreau c'était un peu l'inconnu. Or, après le match de samedi dernier, il est impossible de douter : l'autre Français a fait preuve d'une science de frappeur et d'encaisseur remarquable. Carpentier est le pugiliste fin et scientifique, Moreau le boxeur endurant et puissant. L'un complète l'autre, et je crois cependant que le premier aurait raison du second, de même que j'ai la conviction que Carpentier battrait Papke et lui infligerait peut-être le second knock-out de sa carrière, le premier ayant été réussi par Stanley Ketchel. Mais il ne s'agit pas de discuter sur l'avenir. Contentons-nous de reprendre ensemble les diverses phases du combat de samedi dernier.

Dès le premier round, à la stupéfaction de tous, Moreau, d'un magnifique crochet du droit à la mâchoire, expédiait à terre Papke. Certains ont prétendu que c'était une feinte de la part de l'Américain. Il faut avouer qu'on lui prête là une ruse qui est certainement inédite. Ce serait la première fois qu'un boxeur emploierait un tel moyen. Admettons un instant la vérité de cette assertion. Dans quel but aurait agi Papke ? Uniquement dans celui de faire croire qu'il avait été durement touché afin d'endormir la confiance de son adversaire. Or, dans ce cas, l'Américain serait resté sur le tapis 7, 8 ou 9 secondes, mais ne se serait pas relevé immédiatement comme il le fit. Par conséquent, rendons-nous à l'évidence : Papke avait été bel et bien projeté à terre par un coup très violent, et cela ne doit pas étonner lorsqu'on connaît la force et la sécheresse des attaques du Français. Celui-ci avait le tort de ne pas profiter de l'occasion et commettait ainsi la même faute que dans son combat avec Hogan. Il laissa se remettre Papke au lieu de rentrer avec acharnement, tout en se méfiant d'une riposte violente.

Aussi, au round suivant, était-ce Papke qui s'offrait le luxe de faire mordre la poussière à Moreau. Et le combat continuait ainsi, terriblement violent, déchaînant l'enthousiasme de la salle entière par le courage et l'énergie des deux belligérants, se mettant en danger alternativement, se défigurant à plaisir et luttant avec un cœur qui émerveillait même les boxeurs habitués à cette méthode, tel Ledoux à côté de qui je me trouvais :

« Ils ne pourront pas maintenir cette allure, me disait-il au quatrième round. Jamais je n'ai vu bataille plus sévèrement menée. »

Il est vrai que les deux hommes ne se laissaient pas un moment de répit, se heurtaient sans cesse par des petits crochets secs et violents à la mâchoire et à l'estomac. Ils ne devaient qu'à leur endurance de pouvoir persévérer sans se mettre knock-out. Il n'aurait même pas été étonnant de les voir s'écrouler ensemble, au même instant, soit anesthésiés, soit épuisés.

C'était le combat le plus farouche de part et d'autre auquel il nous ait été donné d'assister. Moreau et Papke possèdent la même méthode, les mêmes qualités, les mêmes défauts. Tous deux étaient à bout à la quatorzième reprise, et lorsque le Français tomba pour la dernière fois, moins sur le coup qu'il venait de recevoir que par fatigue, Papke dut se retenir pour ne pas s'effondrer sur lui. De voir son terrible adversaire sur le sol, dans une posture qui prouvait son délabrement physique, lui donna une nouvelle dose d'énergie. Et, par crânerie, il vint en sautillant vers le coin de Moreau au quinzième round. J'imagine qu'il dut pousser un réel soupir de soulagement lorsqu'il apprit que le Français abandonnait. Car il était impossible jusque-là de prévoir l'issue du combat, chacun prenant tour à tour l'avantage et surmontant la défaillance.

Papke était donc vainqueur et restait champion du monde. Il avait eu la coquetterie de montrer à ses détracteurs qu'il était toujours digne du titre et que lui, mieux que Klaus, pouvait s'intituler champion de boxe. Ce n'est pas un scientifique, mais au moins il sait boxer et emploie des coups classiques, alors que le vainqueur, par chance, de Carpentier ignore les principes les plus élémentaires du noble art.

Marcel Moreau a été grandi aux yeux de tous les sportsmen et cette défaite a fait pour lui plus que toutes ses victoires passées. On peut lui reprocher seulement d'avoir recherché le combat de près, alors qu'avec un homme aussi dangereux que Papke, il faut s'efforcer de se tenir à distance et rentrer par de larges attaques, sans quoi on risque d'être cueilli au passage, comme il arriva plusieurs fois, par de petits jabs redoutables qui vous expédient dangereusement à terre avec aisance.

Il est peut-être bien tard pour reparler du combat de Frank Klaus contre Georges Carpentier, mais plusieurs passages de mon article d'*Excelsior* ayant été mutilés par une transmission télégraphique fantaisiste, je tiens à dire ce que j'ai vu et ce que j'avais écrit : Carpentier était vainqueur de loin aux points au moment de l'intervention de Descamps. Celui-ci a été blâmé par les membres du National-Sporting-Club. C'est très juste, mais Descamps avait une excuse : Klaus, véritable brute, voyant qu'il était battu, était décidé à ne pas laisser aller Carpentier jusqu'au bout. Comme l'arbitre ne le rappelait jamais à l'ordre pour ses déloyautés — sans quoi il l'aurait disqualifié depuis longtemps — il se précipita comme un furieux sur le jeune prodige au début du dix-neuvième round. D'un coup terrible au cœur, puis à l'estomac il l'accula dans les cordes, et on vit alors un filet de sang couler de la bouche de Carpentier. Descamps s'imagina que son poulain vomissait le sang, craignit que Klaus ne l'abîmât pour toujours et sauta dans le ring. Peut-on lui en vouloir de cet excès de précaution pour un garçon qu'il considère comme son fils ? Certes, non ! Il est regrettable cependant qu'il ait ainsi privé le petit Georges d'une admirable victoire. Klaus, qui devait l'écraser, fut surclassé facilement. Je ne dirai pas, ainsi que certaine agence, qui semble croire qu'on compte à la boxe comme au billard, que Carpentier menait par 40 points d'avance, mais il est certain qu'il gagnait largement. D'aucuns se sont plaints de l'interdiction des corps-à-corps prétendant qu'un combat dans ces conditions ne saurait être juste ; paix de leurs scrupules, car Klaus ne cessait de combattre dans les clinches sans s'attirer la moindre observation ; d'ailleurs, il y commettait moult déloyautés, tandis que Carpentier répondait à ces manœuvres par des attaques d'une admirable précision. Il fermait complètement l'œil gauche de son sanguinaire antagoniste et, après le combat, lorsque Klaus rentrait dans sa loge et qu'on lui défaisait ses bandages, il tombait évanoui, conséquence des attaques du Français ! Ce qui prouve que celui-ci aurait peut-être pu obtenir une victoire décisive avant la fin des vingt rounds.

CARPENTIER APRÈS SON MATCH

Carpentier et Moreau battus la même semaine ! Le résultat brutal pourrait nous désespérer, mais, lorsqu'on étudie les conditions dans lesquelles ces défaites ont été enregistrées, nous devons être fiers de nos hommes qui ont mis en péril les deux meilleurs poids moyens du monde et qui, avec un peu de chance. auraient pu les battre. Nous possédons réellement deux grands champions.

JACQUES MORTANE.

AVIRON

Réflexions sur le Rowing

C'est un sport qui manque d'hommes et d'argent.

L'autre dimanche, journée « très sportive », pour employer l'expression du sage, grand steeple à Auteuil, grand prix de l'A.C. F., etc. Et, enfin, régates internationales — oh ! si peu internationales ! — dans le bassin de Courbevoie. Sur la berge : le tout Asnières et le Courbevoie des grands jours. Peu de monde venu de Paris. Public un peu terne ; quelques élégances périmées. La boxe et le football ont fait le trust des spectatrices raffinées. Le rowing a décidément bien du mal à se sortir de la passe difficile qu'il traverse depuis vingt ans. Et ce n'est pas sans tristesse qu'on assiste à cette indifférence que la jeunesse témoigne pour cet admirable sport. Le rowing manque d'hommes et d'argent. Les sociétés et la Fédération qui les groupe ne disposent — malgré de précieuses générosités individuelles qui, chose rare, se manifestent discrètement — que de ressources encore trop limitées. Pour compliquer la situation, pas de recettes possibles les jours de régates ; aucun tourniquet sur la berge. Fâcheuse pénurie financière. Pour ajouter aux difficultés de l'heure présente, le snobisme boude au rowing. Toute une catégorie de gens qui se targuent d'être sportifs, ignorent volontairement l'aviron. Et l'on sait combien leur collaboration est précieuse pour lancer une entreprise quelconque.

Le recrutement des rameurs devient, d'autre part, très difficile. En général, les Français ne goûtent que médiocrement les plaisirs de la rivière. Les Françaises pas davantage. Elles s'y trouvent trop isolées, trop peu vues, et quand elles se penchent sur l'eau, celle-ci leur renvoie leur image déformée. Elles en éprouvent quelque dépit et une certaine rancune aussi. Circonstance aggravante enfin, et avec laquelle il faut compter : le rowing n'est pas un « sport d'affaires » ; le mouvement industriel et commercial, auquel il peut donner lieu, est limité ; les « businessmen » n'ont pas d'intérêt à provoquer le développement d'une chose qui ne peut rien leur rapporter.

Bref, quelqu'en soit la raison, disette de rameurs, surtout de rameurs de grande classe ; et, pour que le Français en arrive à être aussi brillant en rowing que dans les autres sports qu'il s'est si bien assimilés, l'éducation complète des générations nouvelles est à faire. Si la presse s'en mêlait sérieusement, sans « battage » inutile, la situation s'améliorerait sensiblement. Déjà, plusieurs grands quotidiens du soir consacrent à l'aviron des articles écrits — enfin ! — par des hommes qui peuvent parler en connaissance de cause, de manière utile et intéressante, parce qu'ils ont « fait de l'avant » et de « l'arrière » sur un siège à coulisses. Ainsi le rowing est à l'abri des hérésies que débitent avec une sérénité stupéfiante, les profanes, de qui l'incompétence égale — hélas ! — les bonnes intentions.

En continuant ainsi, on en arrivera ainsi à apprécier les controverses sérieuses sur la technique même du rowing. Des opinions curieuses et profitables se feront jour, dont les néophytes pourront tirer parti, et le sport trop délaissé de l'aviron y gagnera une réclame habile de laquelle il a besoin.

Sans froisser aucune susceptibilité, on peut, en effet, affirmer que la phalange des rowingmen ne se pénètre pas assez de cette idée que le sport du « bout de bois » n'échappe pas à la loi générale, et que pour y réussir, il faut travailler et raisonner, même si la nature vous a exceptionnellement bien doué. Mais la jeunesse est partout la même. Elle est indisciplinée aux ordres du capitaine d'entraînement, elle néglige les conseils des vétérans — les vieux ont toujours tort ! — elle ne veut pas soigner son style, ce style à la pureté duquel est si intimement liée la question de la vitesse.

En équipe, c'est une autre chanson. L'amour-propre individuel entre trop souvent en jeu. Combien de fois est-il venu — à l'encontre de toute logique sportive — contrarier la formation d'un..... « huit », par exemple ?

Pour faire une concession à l'un, et fatalement, pour en faire une également à l'autre, on en vient à n'en pas mettre chaque équipier à la place à laquelle il peut rendre le maximum de services. Ainsi, le meilleur sculler d'une société fait équipe avec sept de ses camarades dans un « huit » de point. D'autorité, on le nomme « chef de nage », poste honorifique qui lui est dû et qu'il revendique. Et le voilà installé à l'as ! Pourquoi déterminément à cette place, si, en raison de ses qualités de rameur, il peut être plus utile au « deux » d'où il donnera très bien la nage à toute sa bordée, en réglant toujours sa cadence, avec une habileté parfaite, sur celle d'un camarade qui, lui, sera mieux à l'« as » qu'à toute autre place dans le bateau ? Mais, n'insistons pas ; ce sont là des questions qui ne peuvent être épuisées dans un article de quelques lignes.

En attendant, nos représentants sont à Henley ; le « huit » du Rowing-Club court la Thomes Cup ; Horodinsky et Vrobel les Diamond's Sculls. En ce qui concerne ces deux scullers nous n'avons pas d'illusion à nous faire. Mais, malgré la surprise que nous cause leur engagement, nous ne voyons pas la nécessité de les décourager. Leur déplacement leur permettra de se documenter un peu sur la technique de leur sport ; ils se heurteront là-bas à la fine fleur des scullers du monde, et il y a toujours quelque chose à apprendre au contact des virtuoses

PAIR-OAR.

COUP D'OEIL CHEZ NOS VOISINS

Tous les mois, à cette même place, nos lecteurs trouveront, en un ou plusieurs articles, les opinions sportives les plus autorisées de nos confrères de l'étranger.
N. D. L. R.

Le Conquérant de l'air

Des polémiques regrettables, de pénibles malentendus ont un peu obscurci pour nous la figure du grand disparu d'hier, Wilbur Wright. Mais, les passions tombées, il est probable que demain l'impartiale histoire le verra et le jugera comme le voit et le juge déjà un journal qu'on ne saurait accuser de gallophobie, car il est aussi Parisien que Londonien le *Daily Mail*.

Si nous voulons nous rendre compte de l'œuvre accomplie par celui dont le monde pleure aujourd'hui la mort, nous devons reculer mentalement de dix ans en arrière, nous rappeler le temps où les savants les plus autorisés déclaraient « le plus lourd que l'air » une impossibilité mathématique, et classaient l'art du vol, à côté du mouvement perpétuel, cependant que le public accueillait la rumeur de vols réalisés en aéroplane avec incrédulité et dérision.

Avec son frère, il se dresse comme le vrai conquérant de l'air, le père du vol, l'inventeur de cet art de se balancer, sans lequel l'aéroplane moderne n'aurait jamais pu être. Le plus modeste et le plus taciturne des hommes, sa simplicité, son absence de pose lui gagnèrent instantanément l'admiration et le respect. On ne saurait lui offrir une plus juste épitaphe que la parole fameuse : *Si monumentum requiris, circumspice.* Car le vol, tel que nous le connaissons aujourd'hui, c'est son œuvre.

A cette brève notice, fait suite un bref poème; d'un souffle ému, d'une forme lapidaire, que je traduis littéralement :

« Père du vol, la mort le réclame et jamais plus — le profond murmure de son plane — n'attirera le regard de l'homme vers son essor. — Jamais plus la main droite, guidée par l'esprit souverain, — n'accomplira de triomphes là où sa gloire fut conquise. — Le cœur simple et bon aujourd'hui ne bat plus; — son œuvre est achevée, bien faite sa splendide tâche ; — il se repose comme un dont la mission est remplie.

Bien que nul aujourd'hui ne puisse revendiquer sa place vide — les travaux auxquels son cerveau fertile donna naissance — trompetteront dans le ciel sa gloire — jusqu'aux coins les plus reculés de la terre. — Encore que sa victoire à lui ait été remportée sur les royaumes de l'air, — son nom ira sonnant de mer en mer — comme celui du pionnier qui réclame à perpétuité sa part — dans tous les miracles qui sont encore à venir. »

(Daily Mail).

L'œuvre de Mouillard

JUGÉE par WILBUR WRIGHT

La mort récente de Wilbur Wright donne un intérêt d'actualité plus poignant à cette page où l'homme de « Dayton », dans l'*Aero Club of América bulletin*, traite des problèmes les plus discutés de notre histoire première, *quorum pars magna fuit*, à propos du Français Mouillard, un des ancêtres, pourrait-on dire, de celui qu'on a surnommé le « Père de l'aviation ». Le morceau s'ouvre par ce vivant portrait.

L'ÉRECTION au Caire (Egypte), d'un monument à L.-P. Mouillard, rappelle l'attention sur un des plus grands missionnaires de la cause aérienne que le XIXe siècle ait produit. Mouillard est ce Français qui passa une grande partie de son existence en Algérie et en Egypte, où, d'aventure, son attention fut attirée par les merveilleux vols planés des vautours. Son imagination en fut si fort impressionnée qu'il passa le reste de sa vie à crier, comme le prophète dans le désert, la possibilité du vol humain. En 1881, il publia un livre appelé l'« Empire de l'air » qui est bien un des morceaux les plus remarquables de la littérature aéronautique qu'on ait jamais écrit. Il dit, dans son introduction « s'il est une dominante, tyrannisante pensée, c'est bien la conception que le problème du vol, peut être résolu par l'homme. Une fois entrée dans le cerveau, cette idée le possède tout. Elle devient la pensée obsédante, le cauchemar quotidien, impossible à chasser. Représentez-vous maintenant la pitié méprisante qui l'accueille partout, et vous vous ferez une faible idée du triste sort qui est le lot du malheureux chercheur, dont l'âme est ainsi possédée ».

Il déplore l'incrédulité du monde et l'exhorte à secouer son scepticisme : « Oh ! aveugle humanité, ouvre tes yeux et tu verras des millions d'oiseaux et des myriades d'insectes sillonnant l'atmosphère. Toutes les créatures tournoient dans l'air sans le moindre ballon ; beaucoup y glissent, sans avoir à descendre, heure après heure, sur des ailes qui ne battent ni ne se fatiguent. Et, contemplant cette démonstration donnée par la source de toute science, tu reconnaîtras qu'à l'aviation est l'avenir. »

Ses observations sur les habitudes du vautour l'ont amené à conclure que le vol sans moteur était possible à l'homme ; et cette idée, il l'a présentée à ses lecteurs avec un enthousiasme si exaltant et si persuasif, que son livre a produit des résultats de la plus haute importance dans l'histoire de la conquête de l'air. Il en était arrivé jusqu'au fanatisme. Parlant du premier vautour qu'il a contemplé en plein essor, il écrit : « Toute ma vie, je me souviendrai du premier vol que j'ai vu du gypaète fulvus, le grand vautour brun d'Afrique. J'en fus tellement impressionné que, de tout le jour, je ne pus rêver à autre chose ; et ce n'était pas vaine rêverie, car je venais d'assister à une démonstration pratique, parfaite, de toutes mes théories touchant les possibilités du vol artificiel dans le vent. Depuis, j'ai observé des milliers de vautours. J'ai troublé, dans leur quiétude, d'innombrables familles de ces géants de l'air, et encore aujourd'hui, je n'en puis voir passer un, isolé, sans le suivre des yeux longtemps à l'horizon. Rares sont les besoins du vautour, et modérée sa force. Pour gagner sa vie, il lui suffit d'apercevoir, au loin, le cadavre de quelque animal. Au bout du compte, que sait-il ? il sait monter ; il sait planer, découvrir la campagne de son regard aigu, naviguer sur le vent sans effort, jusqu'à ce qu'il ait découvert la carcasse nourricière ; puis, lentement descendre, après une reconnaissance soigneuse des alentours qui l'assure que nul danger n'est là, qu'il ne sera pas surpris et contraint à la fuite. Et, ainsi, il développe chez lui un art particulier du vol ; il fait voile, ne dépense aucune force, ne se hâte jamais, utilise le vent au lieu de ses muscles ; et le coup d'aile qu'il donne de temps en temps, sert à assouplir plutôt qu'à activer son vol. En sorte que le vrai modèle à étudier pour nous, c'est le vautour, le grand vautour. Comparés à lui, la cigogne est un roitelet, le milan un papillon, le faucon une plume.

Qui a eu, pendant cinq minutes, la fortune de contempler un vautour fendant l'air à pleines voiles, et n'a pas perçu la possibilité pour l'homme de l'imiter, celui-là est, je ne dirai pas un cerveau obtus, mais certainement incapable d'analyse et de jugement.

« Et, poursuit Wilbur Wright, le livre abonde en morceaux entraînants, dont le charme est si grand que le lecteur le moins imaginatif se sent tenté de rivaliser avec l'oiseau. Et il n'est point douteux que ce livre n'ait été un des principaux facteurs qui aient induit M. Chanute à entreprendre ses expériences ; je sais qu'il a été une des causes inspiratrices des efforts des frères Wright. Comparés à cet ouvrage tout plein d'observations relatives aux oiseaux, les livres ordinaires d'ornithologie apparaissent enfantins. A l'exception peut-être de Lilienthal, nul de ceux qui écrivirent sur l'aviation au XIXe siècle, n'a possédé un pouvoir pareil de faire des recrues à la croyance en la possibilité du vol humain sans moteur... »

Ce large hommage rendu à notre compatriote, « apôtre du vol », Wilbur Wright aborde la partie, dirai-je « controverse », de son sujet, — le rôle des pionniers dans l'histoire, si jeune encore et déjà si discutée — de l'aviation. C'est pour lui et pour nous aussi, la partie la plus intéressante de l'article, celle où perce la note personnelle ; où l'on sent l'historien se muer en avocat d'une cause qui le touche au vif :

« Comme missionnaire, Mouillard tient la place suprême avec Lilienthal et Chanute. Comme étudiant scientifique des lois et principes de l'aérodynamique, il n'est pas à ranger dans la classe des Cayley, Wenham, Renaud, Langley, Chanute et Maxim. Il a été un observateur attentif des oiseaux ; il a possédé un don génial pour traduire, dans des mots, ses pensées et ses sensations ; hors de là, il fut médiocre. Il a bien essayé de construire quelques machines à planer, mais si grossières de dessin et de construction, qu'il ne réussit pas à dépasser les futiles tentatives de glissage de Cayley et de Wenham, qui l'avaient précédé de loin. A Lilienthal, était réservé l'honneur de faire accomplir à ce genre d'expériences, le pas définitif, et de se conquérir une gloire que le monde n'oubliera jamais. »

Il est malheureux que le projet d'élever un monument à un homme qui méritait bien, certes, la gratitude et le souvenir de l'univers, se mêle à un indigne effort d'ajouter à la gloire française en filoutant le crédit justement dû à Lilienthal, et en accusant faussement M. Chanute, le bienfaiteur de Mouillard, de lui avoir volé son secret pour le transmettre aux frères Wright (1). Il existe en France un petit groupe de personnalités mal inspirées qui disgrâcient leur pays par leurs excès de zèle pour augmenter sa gloire. Heureusement, ils ne représentent pas la vraie France, qui a prouvé, par de nombreuses manifestations variées, combien elle apprécie l'œuvre des étrangers, y compris Lilienthal, originaire d'ici, pays que les Français n'aiment guère.

Or, ce groupe, voici quelques années, forma une société « la Ligue aérienne », avec l'objet exprès de convaincre soi-même et le monde, que la France était le pays d'origine du vol humain. Pour commencer, ils saluèrent, en Santos-Dumont, le « Père de l'aviation », à cause de ses vols de 1906. Et lorsqu'il fut prouvé que des vols avaient été exécutés, hors de France, ils se rabattirent sur Ader et le proclamèrent, à son tour, « le Père de l'aviation » en raison d'un vol purement mythique de 1897. Et lorsque le ministre de la Guerre permit la publication du rapport officiel de l'essai, établissant que l'appareil n'avait jamais quitté le sol, mais s'était abîmé en roulant sur la piste..., ce groupe infatigable, en désespoir de cause, fit appel à Mouillard et songea à lui élever un monument comme au « Père de l'aviation ». S'il s'était borné à cela, on aurait pu passer et sourire ; mais quand, en outre, il essaie de pervertir l'histoire et d'accuser M. Chanute d'avoir déshonnêtement arraché à Mouillard, le secret de gauchir les ailes, afin de contrôler l'équilibre latéral, et de l'avoir transmis aux Wright, alors, il faut bien dénoncer ses erreurs.

Le rôle de Lilienthal, dans les expériences de glissement, est assez établi pour rendre sa défense superflue. Les faits sont connus.

Le fait que les frères Wright ont pratiqué le gauchissement de l'aile plusieurs années avant de connaître M. Chanute, règle péremptoirement cette partie de l'histoire qui accuse M. Chanute de leur avoir transmis quoi que ce soit des secrets de Mouillard. Au surplus, le fait que Mouillard n'eut jamais l'idée de gauchir les ailes pour contrôler leur équilibre latéral, et dès lors n'a rien communiqué d'une pareille idée à M. Chanute, suffirait en soi-même à réfuter l'accusation.

Suivent quelques lignes sur les relations de Mouillard et de Chanute, où celui-ci est représenté comme l'ami et le bienfaiteur de celui-là. Puis Wright aborde la question du brevet : le brevet fut publié en 1897. M. Chanute n'entra jamais au club. Dans ce brevet, Mouillard proposait de faire repliables sur elles-mêmes les pointes arrière-gauche et droite, des ailes (to make the right and left rear corner of the wings double), en sorte que l'une ou l'autre put, en se repliant, créer un point de résistance qui permit à l'appareil de tourner à droite ou à gauche. Pas de queue verticale. La question de l'équilibre latéral n'est pas même mentionnée.

Ici, un fragment de l'arrêt rendu dans l'instance Wright-Paulhan, où il est dit : « Dans aucune des 19 réclamations on ne découvre quoi que ce soit qui annonce, même de loin, le brevet des frères Wright. »

... Et l'écrivain, si intéressé personnellement dans le début, de conclure ainsi son article, j'allais dire son mémoire en défense : « La mémoire de Mouillard mérite d'être perpétuée par un monument, mais c'est grand dommage qu'elle ait servi à une coterie sans mandat, de prétendus champions de la gloire française, dans une vilaine campagne chauvine, de calomnieuses détractions que réprouve la masse du peuple français ».

A son intérêt historique, ce document en joint un autre qu'on peut qualifier d'exceptionnel : ce sont les dernières ou quasi-dernières lignes tombées — soit dit sans jeu de mots, déplacé à cette heure — de la plume du premier homme volant.

PAUL HAMELLE.

(1) Le traducteur, qui n'est ici, faut-il le faire observer ? que traducteur, n'a pas voulu édulcorer le morceau, en atténuant la vivacité des expressions.

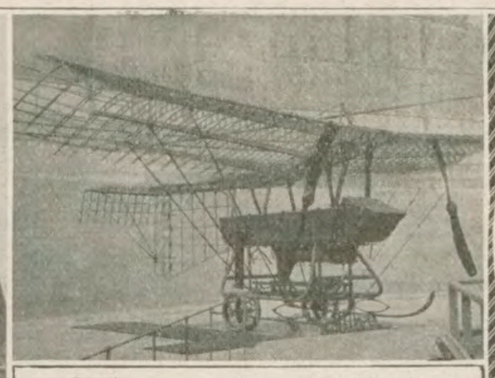
TOUS LES LECTEURS
DES PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.
EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'aviateur Hucks et son passager Harold Barlow qui ont effectué le voyage Paris-Londres en aéroplane.

Les 272 concurrents du Circuit du "Sportsman" à leur départ de Bordeaux. Le défilé de cet imposant peloton fut très pittoresque.

L'équipe du L. T. C. d'Ouchy (villa Longchamp), qui a remporté le challenge interscolaire de Tennis Och, ainsi que le challenge Davies.



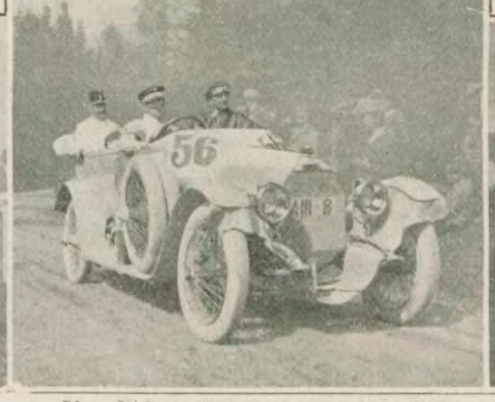
L'aéroplane géant de M. Bourgoin ; il a une envergure de 14 mètres, une hauteur de 5 m. 50, il peut emmener 10 passagers.

Le nageur Estrade qui vient de couvrir 1.609 mètres en 26 m. 2 s. 2/5 (record du monde).

Le lieutenant-aviateur Etienne qui vient de mourir des suites d'une grave chute faite ces jours derniers.

L'arrivée à Hambourg du Zeppelin III. Il franchit la nuit les 800 kilomètres qui séparent Friedrichshafen de Hambourg.

L'arrivée du Derby allemand (2.400 mètres, 156.250 francs), couru à Hambourg, le 23 juin. La victoire est revenue à Gulliver II.



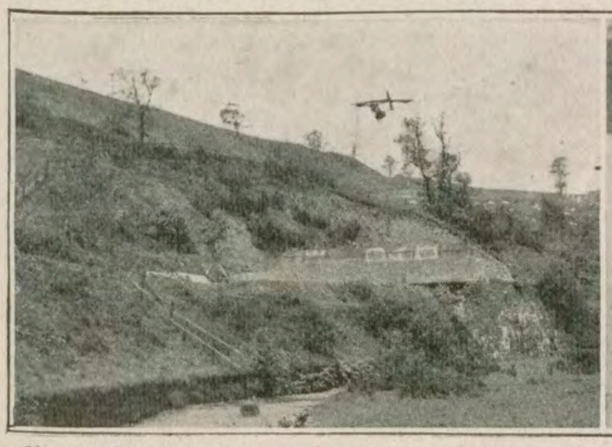
L'archiduc François-Joseph d'Autriche au Ketschberg. Il a participé à la course d'automobiles de la traversée des Alpes.

La dernière photographie de Kimmerling e de son passager M. Tonnet. Elle a été prise au moment du fatal : Lâchez tout !

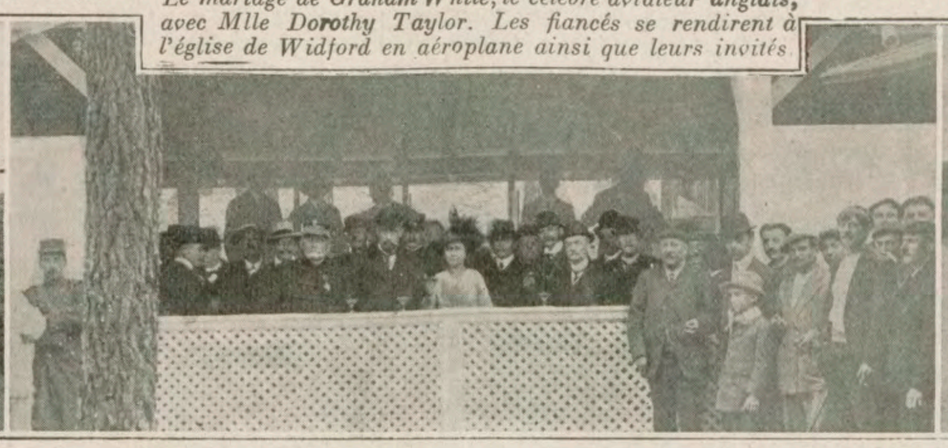
La première partie de football-association disputée à Jérusalem. Elle avait attiré une très grande affluence d'indigènes qui s'intéressèrent beaucoup à ce sport nouveau pour eux.

Le mariage de Graham White, le célèbre aviateur anglais, avec Mlle Dorothy Taylor. Les fiancés se rendirent à l'église de Widford en aéroplane ainsi que leurs invités.

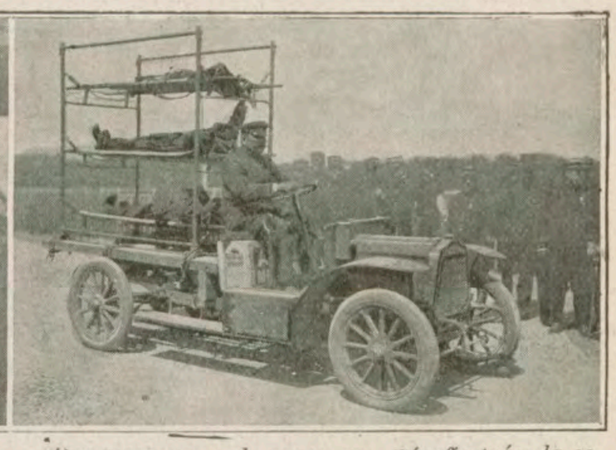
L'aviateur Denau qui, sur son Blériot, a atterri à Pau, sur la place de la Haute-Plante. Les soldats entourent son appareil après l'atterrissage.



En Angleterre, on exerce les troupes à tirer sur des aéroplanes fictifs que l'on fait passer sur des fils de fer, à grande vitesse. Les résultats obtenus sont satisfaisants.

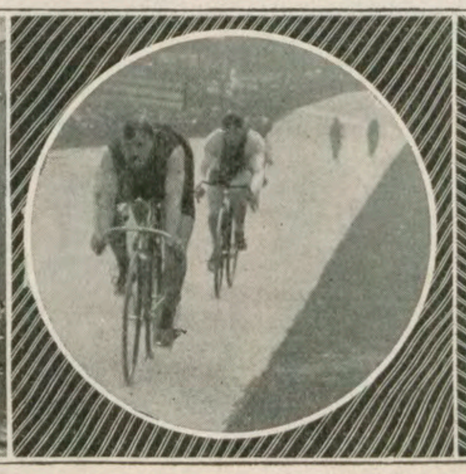


Bayonne possède maintenant un nouveau champ de tir sur lequel viennent de se disputer de très importants tournois. Nous donnons une vue de l'inauguration de ce champ de tir par le général Briffey. M. Lebœuf, président du Comité, lui offre un vin d'honneur, dans la tribune du Pavillon des Dames.



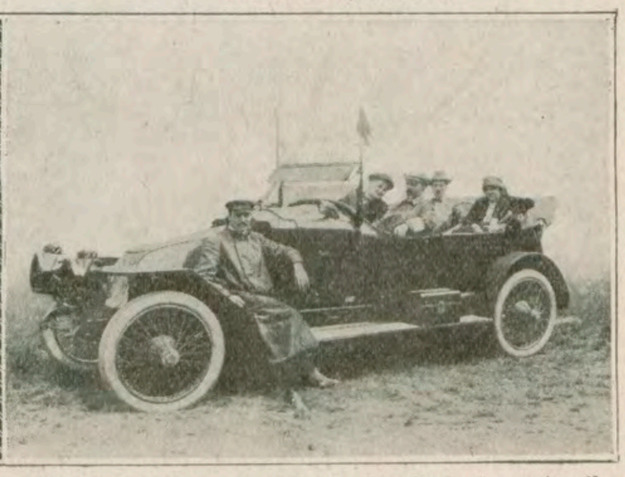
Des manœuvres de sante ont été effectuées la semaine dernière sur le plateau de Gravelle. Des convois automobiles d'évacuation furent organisées très rapidement.

M. Deutsch (de la Meurthe) a donné, à son château de Romainville, une fête charmante au cours de laquelle il remit à André Beaumont, le Grand Prix de l'Académie des Sports.



La première journée du Grand Prix cycliste a été contrariée par la pluie. Nous donnons la photographie de la série gagnée par Ellegaard.

Le départ à Saint-Cloud des ballons fleuris. Alfred Leblanc s'élève avec Mmes Demange, Kulhing, Mlles de Pischoff et Tissot.



La puissante automobile de M. Pytlasky qui, pilotée par son propriétaire, a emmené notre rédacteur en chef en Anjou et à Dieppe, pour suivre les péripéties des deux Circuits.

HIPPISME

Le Prix du Président de la République

Particularités de l'épreuve de dimanche à Maisons-Laffitte.

La belle épreuve qui se dispute demain sur l'hippodrome de Maisons-Laffitte, ne possède pas encore une très longue histoire; sa création ne remonte qu'à l'année 1904. Mais sa courte carrière est déjà bien remplie; elle a fait suffisamment ses preuves pour prendre rang parmi nos grandes courses classiques.

Depuis sa fondation, elle a déjà subi deux modifications intéressantes : la première a trait à la place qu'elle occupe dans le calendrier des courses. Lors de ses débuts, elle se disputait vers le milieu de juillet, c'est-à-dire un mois environ après le Grand Prix de Paris; depuis 1909, année où l'on a définitivement adopté, pour la date de cette dernière épreuve, le dernier dimanche de juin, le Prix du Président de la République est couru huit jours après, c'est-à-dire le premier dimanche de juillet. Ses créateurs ont su lui donner un rôle complémentaire de celui du Grand Prix, rôle que cette proximité ne sert qu'à renforcer: l'épreuve s'adresse aux chevaux de trois ans et au-dessus, autorisant ainsi la comparaison des générations; la date de ses engagements précède celle de la course de deux mois seulement, ce qui permet aux révélations de se mesurer avec les concurrents des courses classiques; c'est ainsi que nous y avons vu successivement Presto II, Moulins la Marche, puis Gros Papa rencontrer pour la première fois les chevaux de classe de leur génération. Enfin, comme à Longchamp, l'épreuve est internationale; quant à la distance, 2.500 mètres se rapprochent beaucoup des 3.000 mètres du Grand Prix.

La seconde modification, à laquelle nous faisons allusion plus haut, se rapporte aux conditions de poids. Jusqu'en 1909, autrement dit pendant six années, les chevaux de trois ans portaient 52 kilos; ceux de quatre ans, 59 kilos; ceux de cinq ans et au-dessus, 60 kilos. Or, sur six vainqueurs, on comptait un seul quatre ans contre cinq trois ans; et, ce qui est plus fort, c'est que sur ces cinq trois ans, deux seulement portaient le poids exact de 52 kilos : Gouvernant et Maintenon. Finasseur avait deux livres de surcharge; Sea Sick, une livre de surcharge; et Verdun, trois livres de surcharge, tous trois parce que leur jockey ne pouvait faire un poids moindre.

Forts de la leçon des événements, les organisateurs avaient, depuis 1910, élevé de un kilo le poids attribué aux trois ans. Ils sont revenus, pour cette année, au poids primitif de 52 kilos. Peut-être se sont-ils émus de voir qu'en 1910 et en 1911, la victoire était revenue à un quatre ans et à un cinq ans. Peut-être ont-ils établi une relation de cause à effet entre cet épouvantail de un kilog supplémentaire et ce fait, que, l'an dernier, aucun trois ans français n'avait osé affronter la lutte. Si c'est un semblable raisonnement qui a entraîné l'abstention des propriétaires, il semble bien qu'il soit faux, puisque nous avons montré que Finasseur, Sea Sick et Verdun ont triomphé sous les poids respectifs de 53 kilos, 52 kilos 1/2 et 53 kilos 1/2.

En tout cas, nous verrons avec intérêt l'influence que pourra avoir, cette année, le retour à l'ancien écart de poids.

Nous allons maintenant passer en revue les quelques particularités qui se rapportent à l'épreuve qui nous occupe.

Nous avons dit qu'elle prenait rang parmi les courses classiques. Et, comme telle, elle a été jusqu'ici l'apanage des grandes écuries. M. W.-K. Vanderbilt y a vu triompher par trois fois ses couleurs : en 1906, avec Maintenon; en 1908, avec Sea Sick; en 1910, avec Oversight. Après lui, le baron Maurice de Rothschild a réussi le coup de deux, en 1909 avec Verdun et en 1911 avec Ossian. Les autres propriétaires vainqueurs sont M. Edmond Blanc, avec Gouvernant en 1904, M. Michel Ephrussi, avec Finasseur en 1905 et M. Caillault avec Quérido en 1907.

Parmi les jockeys, un seul a piloté deux vainqueurs : c'est Barat qui a monté les deux représentants du baron Maurice de Rothschild.

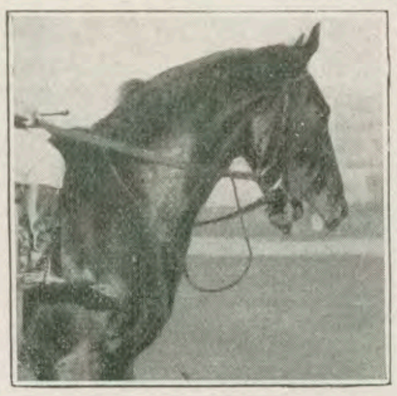
Quant aux chevaux, pas un n'a réussi à inscrire deux fois son nom sur le palmarès. Et pourtant, ce n'est pas faute d'avoir essayé. Celui qui détient le record des tentatives, c'est naturellement Moulins la Marche à M. Lieux : il a disputé quatre fois le Prix du Président de la République, à trois, quatre cinq et six ans : il y a fini respectivement sixième, non classé, cinquième et troisième.

Celui qui vient après s'est mieux comporté, bien qu'il n'ait tenté la chance que trois fois. C'est Sea Sick à M. W. K. Vanderbilt : à trois ans, il a remporté la victoire devant Grill Room et Biniou; à quatre ans, il s'est placé second derrière Verdun; à cinq ans, il a terminé cinquième derrière son compagnon d'écurie Oversight.

Trois concurrents ont couru cette épreuve à trois et à quatre ans : Gouvernant, qui fut premier, puis quatrième derrière Finasseur après un très mauvais départ; Presto II, qui se plaça troisième, puis ne figura pas; Eider, qui termina troisième, puis cinquième.

Trois autres l'ont disputée à quatre et à cinq ans : Punta Gorda, d'abord seconde derrière Maintenon, puis quatrième; L'Inconnu, qui finit deux fois sixième, mais à qui, lors de sa seconde tentative, cette place valait l'honneur d'être dernier puisqu'il n'y avait que six concurrents; Ossian, qui, après avoir été troisième, s'adjugea la victoire l'année suivante.

Enfin, un seul candidat courut cette épreuve à trois ans, puis à cinq ans : c'est Roi Hérode qui, après avoir été second derrière Quérido, se classa cinquième sur six derrière Verdun.



SEA SICK

Seul, Rire aux Larmes aurait pu tenter l'aventure s'il n'avait pas déclaré forfait; Mushroom et La Française ne sont pas engagés. Quant aux quatre autres : Ossian, Badajoz, Italus et Negofol, ils ont commencé au haras leur carrière d'étalon.

Le caractère international de l'épreuve n'a été assuré que trois fois depuis sa fondation. En 1907, Beppo II, à M. James-A. de Rothschild, n'a pas pu donner sa mesure, car il est tombé boiteux pendant la course et a dû être arrêté. En 1910, Perola, la gagnante des Oaks de l'année précédente, n'a pas été placée; elle appartenait alors à un propriétaire français, le baron Edouard de Rothschild, qui l'avait achetée en Angleterre pour l'envoyer à son haras, mais qui auparavant l'a fait courir deux fois. La tentative la plus intéressante a été, sans contredit, celle de Mushroom l'an dernier; après une course magnifique et une lutte sévère, il n'a échoué que d'une encolure contre Ossian. Ce cheval anglais, qui ne possédait pas les grands engagements, était cependant considéré à cette époque comme l'égal des meilleurs.

Il est intéressant de noter en terminant une curieuse particularité : l'arrivée du Prix du Président de la République a toujours été très disputée, sauf une exception. L'exception, c'est lorsque Verdun a battu Sea Sick de deux longueurs et demie. Cinq fois, l'intervalle entre les deux premiers a été d'une encolure : en 1904 entre Gouvernant et Hébron, en 1905 entre Finasseur et Macdonald II, en 1907 entre Querido et Roi Hérode, en 1910 entre Oversight et Marsa, en 1911 entre Ossian et Mushroom. Deux fois, cet intervalle a été de trois quarts de longueur : en 1906 entre Maintenon et Punta Gorda, en 1908 entre Sea Sick et Grill Room.

RENÉ RIONDET.

Le Grand Prix de Paris

Comme l'an dernier, c'est un outsider qui a gagné la grande épreuve.

Il était écrit que toutes les grandes courses du Bois et de Chantilly, à de rares exceptions près, ne seraient qu'un tissu de contradictions. Ce fut d'abord le Prix Hocquart gagné par Zénith II et dans lequel Houli était non placé. Zénith II venait de courir à plusieurs reprises sans pouvoir finir dans les trois premiers. Puis le Prix Noailles, où nous assistons à la victoire d'Impérial II, battu jusque-là à plates coutures dans toutes les courses quelque peu importantes, et à l'effondrement de De Viris. Zénith II et Impérial II donnèrent au Mutuel un très gros rapport, mais qui fut éclipsé par celui de Patrick, simple cheval de prix à réclamer qui enleva le Prix Greffulhe et disparut.

La Poule d'Essai et le Prix Lupin donnèrent des résultats plus normaux. On put croire terminée l'ère des surprises et des singularités. Mais non. Le Derby, le Grand Prix nous en réservaient d'autres qui devaient dignement terminer cette extraordinaire saison. Friant II et Amoureux devant Houli et De Viris, puis Houli et Amoureux devant Amoureux et Friant II, Porte Maillot devant Wagram II et Wagram II devant Porte Maillot, Floraison devant Amoureux ou derrière lui; en présence d'une pareille série de contradictions, on est tenté de s'incliner, comme on courbe la tête sous l'orage et de dire tout simplement, sans autre commentaire : « Eh bien! oui, c'est comme cela. Constatons et n'en parlons plus. »

Ce qui est déconcertant, décourageant, c'est la constance de ces interversions. Cette année, elles sont la règle, et une règle presque sans exception. Car des interversions occasionnelles, des résultats de temps à autre contradictoires, il y en a eu et il y en aura toujours. Il y en a eu assez souvent entre le Derby et le Grand Prix. Sans remonter bien loin, nous avons vu Verdun finir cinquième dans le Derby gagné par Négofol, c'est-à-dire exactement à la même place qu'Houli, et gagner le Grand Prix où Négofol était à son tour non placé. C'est le chassé-croisé qui s'est opéré cette année entre Houli et Friant II; Northeast, Quo Vadis qui ont été battus dans le Derby avant de gagner le Grand Prix; et les chevaux gagnant la première course et échouant dans la seconde sont plus nombreux encore : Alcantara II, Or du Rhin II, Mordant, Maintenon, Ex Voto, Retz, Saxon, pour ne pas remonter plus haut que 1901. Les gagnants du Derby, renouvelant leur succès dans le Grand Prix, c'est là très rare exception, J'en compte tout juste neuf depuis la fondation du Grand Prix, c'est-à-dire en quarante-neuf ans. La grande course de Longchamp est, de toutes nos courses classiques, la plus fertile en surprises et celle où le favori réussit le moins souvent. Comme favoris gagnants, il y a depuis dix ans Spearmint et Ajax, et c'est tout. Comme surprises, nous avons, sans compter Houli, As d'Atout, Kizil Kourgan, et l'on peut presque ajouter Verdun et Northeast.

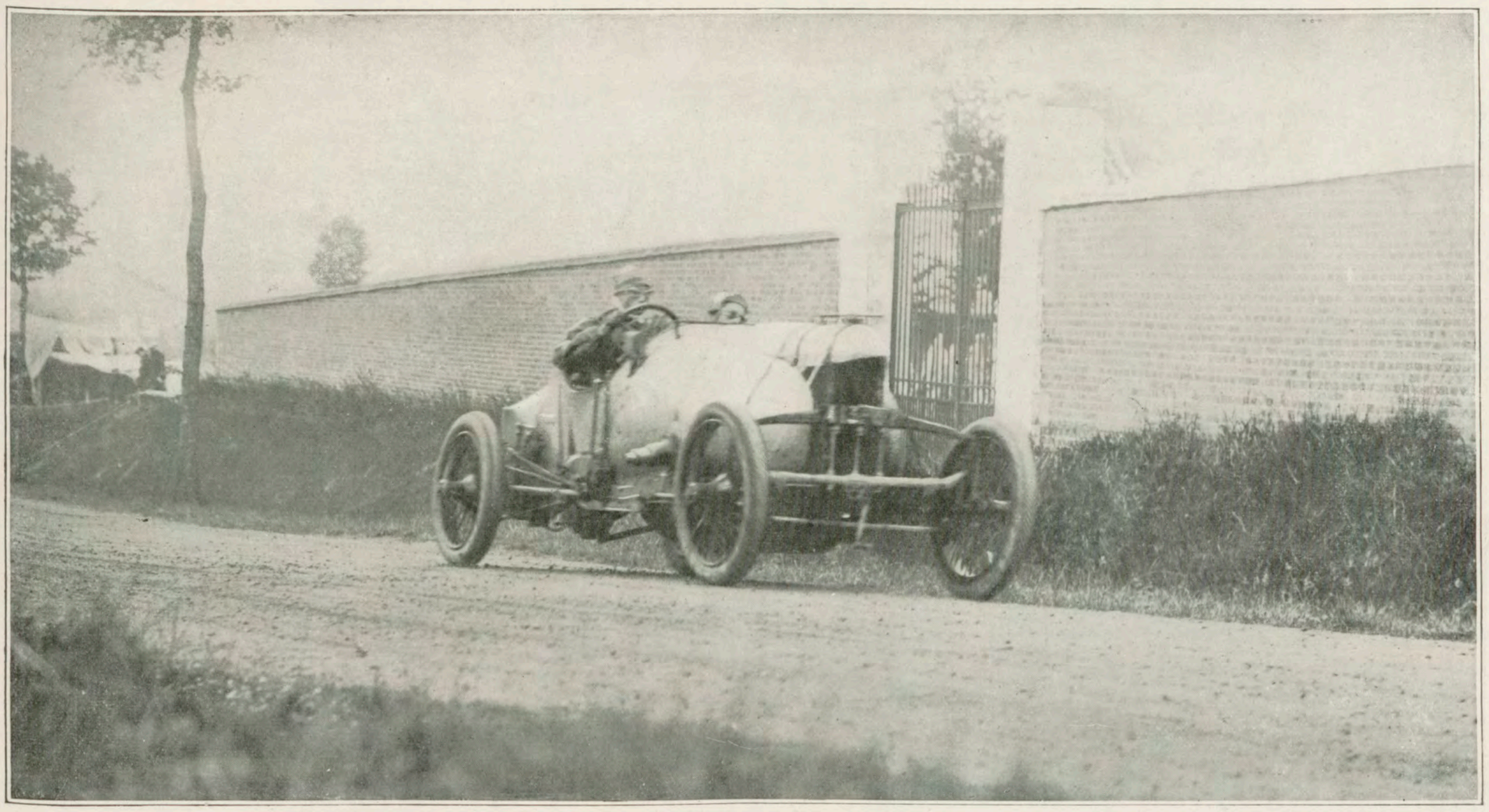
A en juger par le rapport du Mutuel, Houli fut une surprise plus dure que les autres, une des plus fortes que nous ayons vues dans le Grand Prix. Remarquons cependant, qu'il était avant le Derby, un des candidats les plus autorisés aux deux grandes courses. Il y est parti un des plus appuyés après le favori De Viris, qui s'est d'ailleurs réhabilité en même temps que lui. Si l'on efface le Derby, bien des choses rentrent dans l'ordre.

Houli était éclipsé l'an dernier par son compagnon d'écurie, Romagny. Ce qu'il avait fait de mieux, c'était de finir troisième à une longueur de Zénith II et de Radial, dans le Prix La Rochette. Son propriétaire M. Achille Fould qui caressait, depuis l'an dernier, l'espoir de décrocher ce Grand Prix, qu'il a effectivement gagné, ne comptait que sur Romagny. Quand Houli, après une course de rentrée malheureuse dans le prix de Saint-Cloud, a enlevé brillamment le prix Delatre, on n'a songé qu'à Romagny qu'on disait quinze livres meilleur que lui et l'on a songé que M. A. Fould, était solidement armé pour la grande course qu'il visait. On sait ce qui est advenu de Romagny, et son effondrement dans le Prix Hocquart, dont il ne s'est pas réhabilité, Houli dut jouer à sa place les premiers rôles et les joua bien, mais d'avoir été si longtemps considéré comme une doublure, son prestige garda quelque chose. Son échec radical dans le prix Hocquart où il finissait une place derrière Zénith II, Oui-dà, Hypocrite Galafron et autres contribua aussi quelque peu à le ternir. Il s'était réhabilité depuis par sa très plaisante victoire du Prix La Rochette, où il précédait entre autres concurrents, Friant II, mais on était encore sur la réserve avec lui quand survint son échec du Derby.

Il y finissait très bien, mais loin du premier. Quelle excuse pouvait-on voir à sa défaite. L'état du terrain? Rien n'indiquait qu'une piste alourdie lui fut contraire et sa victoire de dimanche, sur un terrain qui n'était guère moins détrempé qu'à Chantilly, montre que ce n'est pas là qu'il faut chercher l'explication. La distance? Il avait couru dans le Prix Delâtre en poulain vite et remporta ses deux victoires sur 2.000 et 2.100 mètres. Ses deux échecs, il les avait subis sur 2.400. Si l'on pouvait tirer de là une conclusion, c'était que la distance du Derby excédait son aptitude. Cette autre hypothèse, le Grand Prix l'a singulièrement détruite. Le changement d'hippodrome? C'est une explication qui ne vaut peut-être pas mieux que les deux autres, mais elle, du moins, n'est pas contredite par les faits, au contraire. Il est assez curieux de constater que les trois premiers du Grand Prix, sont précisément, des animaux mis en vedette par leurs courses de Longchamp, qui ont mal couru à Chantilly, et ont recouvré leur ancienne forme en se retrouvant sur leur terrain. De Viris gagnant de la Poule d'Essai, un des premiers battus dans le Derby, reprend son rang a Longchamp dans le Grand Prix. Même constatation pour Wagram II, dont la course très médiocre de Chantilly, dans le Prix de Diane, est encadré par deux excellentes formes à Longchamp : Prix Greffulhe où elle finit seconde, Prix de Malleret qu'elle gagne très brillamment sur La Sémillante, sans compter naturellement le Grand Prix, la plus belle course de sa carrière. Entre des animaux de même classe très voisins et qui ne sont pas de premier ordre, il est possible que cette question d'hippodrome ait joué un rôle capital.

STUART.

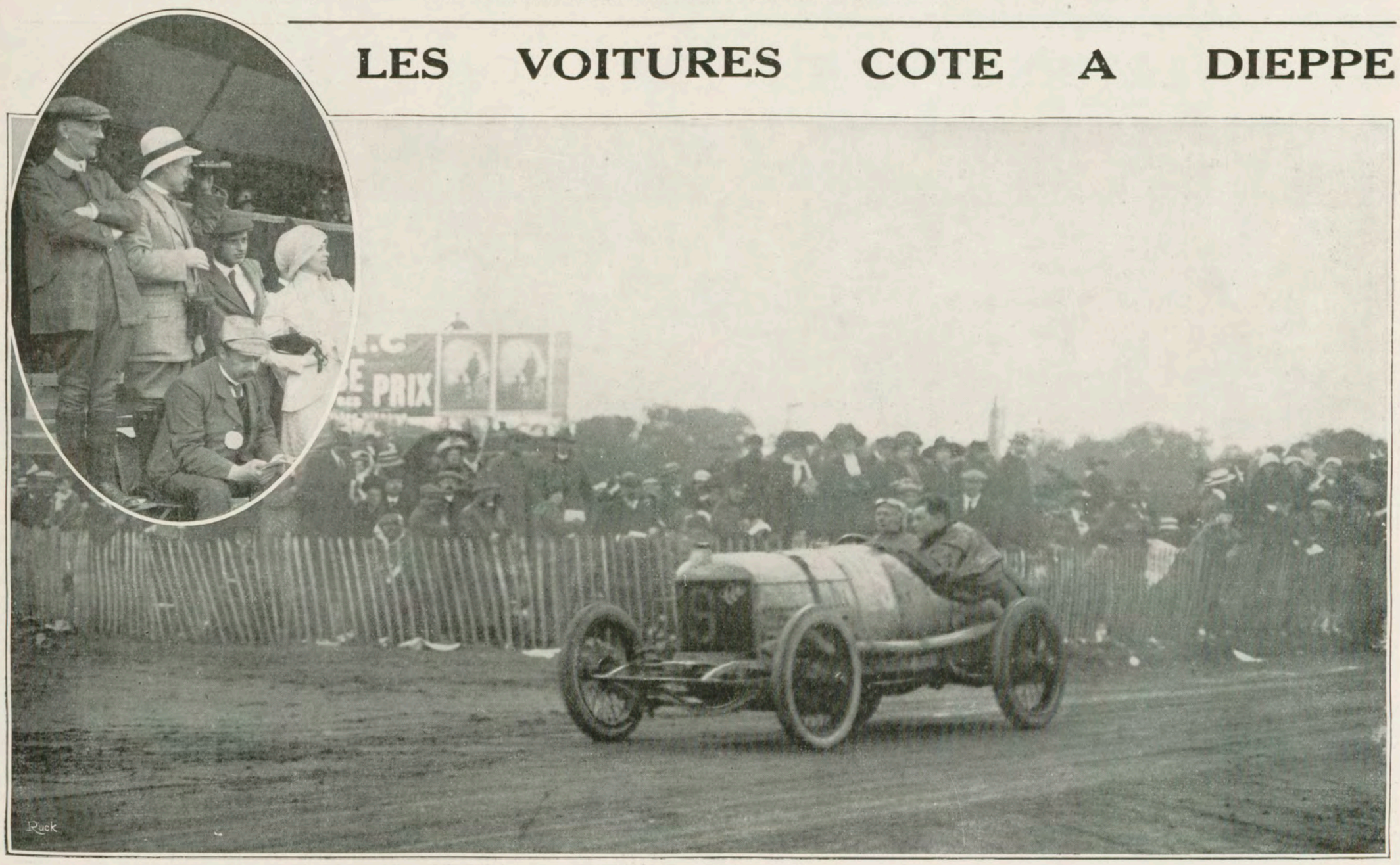
L'INFORTUNÉ DU CIRCUIT



SIZAIRE EN VITESSE A LONDINIÈRES

Sizaire fut vaincu non point par ses concurrents, mais par la malchance. Il était le premier du lot des voitures françaises jusqu'au dix-huitième tour, lorsqu'un dérapage malencontreux l'arrêta au virage d'Eu, lui brisant une roue avant. Le pauvre Sizaire, qui regagnait à chaque tour sur ses concurrents, dut abandonner alors qu'il avait une première chance pour la Coupe de l'Auto.

LES VOITURES COTE A DIEPPE



DE VÈRE SUR LA ROUTE D'EU

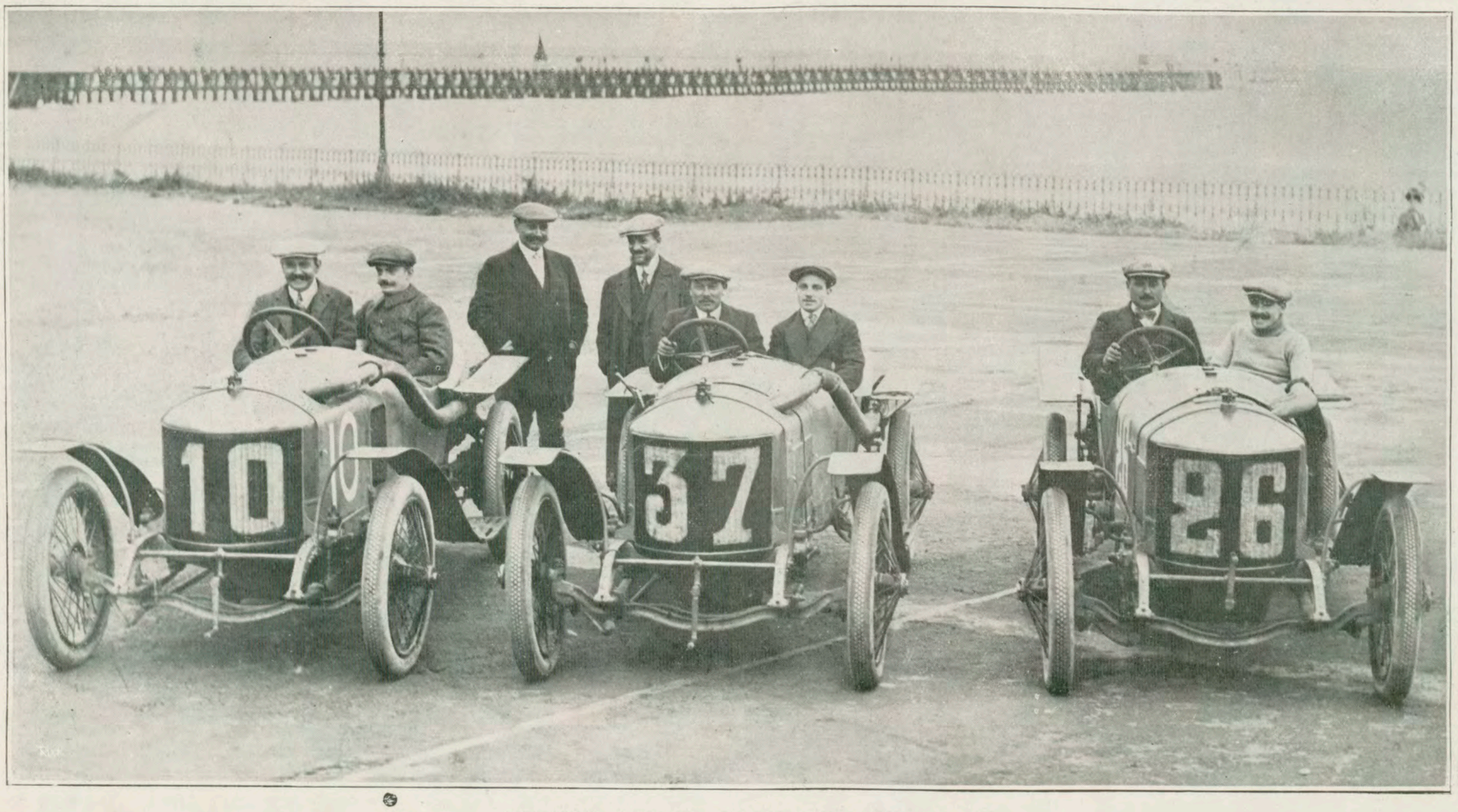
Côte s'est consacré officiellement dans le Grand Prix de l'A. C. F. en démontrant la valeur du moteur à deux temps qui peut être considéré comme le moteur de l'avenir. L'excellent conducteur de Vère a réussi à conduire la voiture Côte aux honneurs et à lui faire terminer le parcours dans de très brillantes conditions. ***(Pneus Continental)*****. En médaillon, Szisz, le vainqueur du premier Grand Prix de l'A. C. F. de 1906, regarde la course.**

LA PERFORMANCE DE VINOT-DEGUINGAND

UN PASSAGE DE VONLATUM A LONDINIÈRES

La voiture Vinot-Deguingand que mena si brillamment Vonlatum fut admirable de régularité, accomplissant tous ses tours presque dans le même temps. Ce que désiraient ses constructeurs, c'était montrer la merveilleuse souplesse et l'allure rapide et régulière de leurs voitures. Ils y réussirent au-delà de ce qu'ils espéraient et peuvent être fiers de leur grand succès obtenu avec une voiture de série. (*Pneus Continental*).

LE PRÉCURSEUR DE LA VOITURE LÉGÈRE



L'EQUIPE DELAGE, GAGNANTE DE 1911

Le Grand Prix de Dieppe fut le triomphe de la voiture légère dont Delage, gagnant du Grand Prix des Voiturettes 1908, du Grand Prix des Voitures légères 1911 et de chaque Coupe de régularité, est l'incontestable spécialiste. Ses records de régularité, d'ailleurs, restent imbattus.

LA GRANDE SEMAINE

LE VAINQUEUR HOULI

C'est Houli, par Libaros et Hésione, qui a remporté la grande épreuve de 300.000 francs. Il avait déjà gagné le Prix Delâtre et le Prix La Rochette. F. Wootton, l'excellent jockey australien, pilotait le cheval de M. Achille Fould.

Supplément au n° 720 de la *Vie au Grand Air.*

HOULI GAGNE LE GRAND PRIX DE PARIS

Sightly Friant II Bonbon Rose Floraison Odr Fils du Ciel

LE TOURNANT DU MOULIN

C'est sous une trombe d'eau que s'est couru le Grand Prix de Paris. Vingt et un concurrents se présentèrent au poteau de départ. Amoureux III, De Viris, Floraison, Friant II, Take Are, se sont élancés en tête dès le signal. Au moulin, Fils du Ciel avait le commandement devant Odr, puis venaient Floraison, Bonbon Rose, Friant II, Zénith II, Porte Maillot, Amoureux III.

Fils du Ciel Friant II Bonbon Rose

APRÈS LE PETIT BOIS

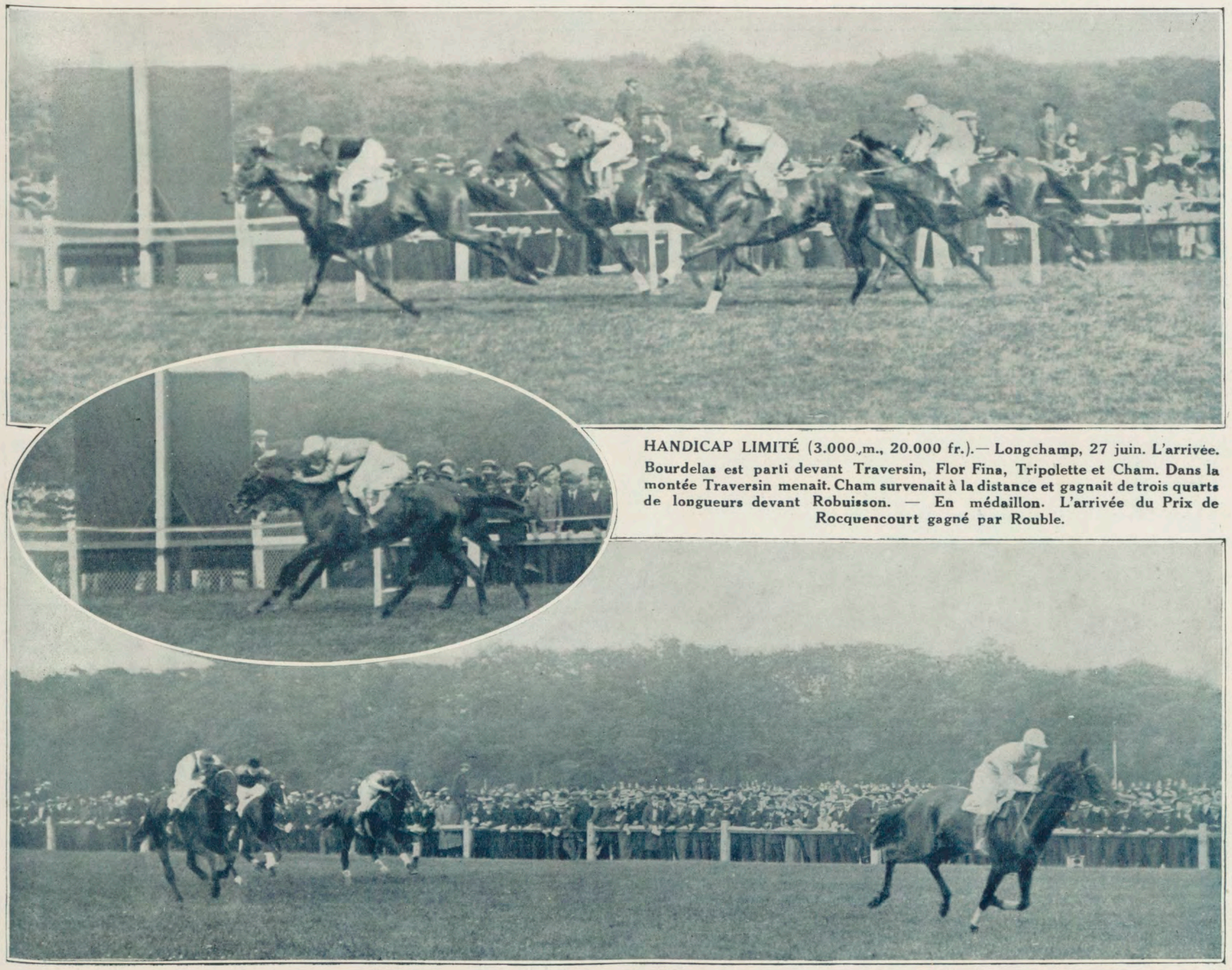
Dans la montée, Fils du Ciel menait devant Bonbon Rose, Friant II, Floraison, Zénith II et Catmint ; dans la descente, Bonbon Rose, Friant II, Floraison, Zénith II et Catmint étaient encoreles premiers. La course était difficile à suivre, la pluie ayant trempé les casaques des jockeys et changé leurs couleurs.

Friant II Floraison Zénith II Houli De Viris Bonbon Rose Porte Maillot Amoureux III

LA SORTIE DU DERNIER TOURNANT

Dans le dernier tournant, Friant II, Floraison, Zénith II, Catmint, Bonbon Rose, De Viris et Houli étaient en tête ; dans la ligne droite, De Viris et Houli sortaient du lot. Houli résistait facilement à Wagram qui terminait second à une longueur, devant De Viris troisième. A droite, la tête d'Houli après sa victoire.

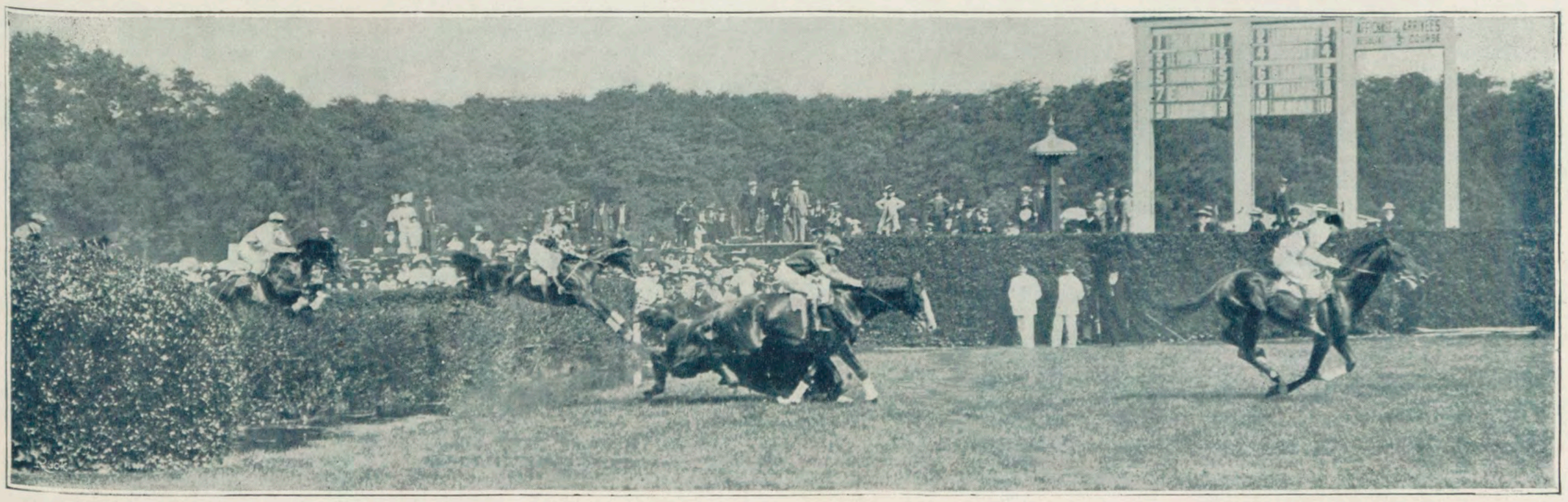
LE HANDICAP LIMITÉ ET LE PRIX HAMILTON



HANDICAP LIMITÉ (3.000 m., 20.000 fr.). — Longchamp, 27 juin. L'arrivée. Bourdelas est parti devant Traversin, Flor Fina, Tripolette et Cham. Dans la montée Traversin menait. Cham survenait à la distance et gagnait de trois quarts de longueurs devant Robuisson. — En médaillon. L'arrivée du Prix de Rocquencourt gagné par Rouble.

LE PRIX HAMILTON (4.500 mètres, 10.000 francs). — Auteuil, 26 juin. — L'arrivée.

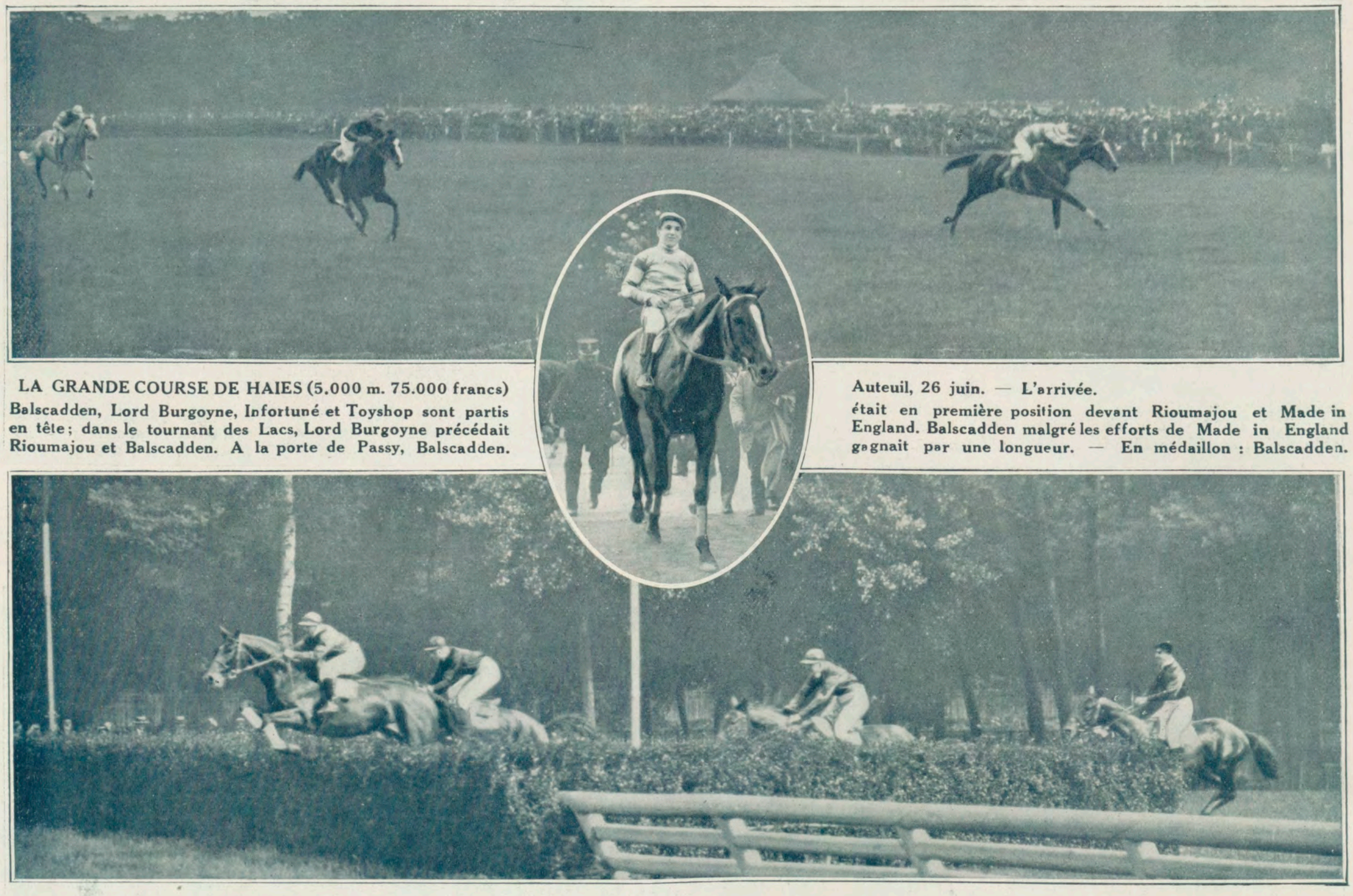
Picarraï est parti en tête en compagnie de Saint Léonard, Drinker et Wilkinstown; à la double barrière Head arrêtait Saint-Léonard. Au brook, Picarraï menait toujours. Dans la ligne droite, Wilkinstown se détachait et l'emportait de quatre longueurs sur Sultan VII, à la rivière des tribunes Picarraï sautait devant Drinker, Wilkinstown, Magicienne et Le Tremblay, Or du Rhin III finissait troisième devant Picarraï; ce dernier gagnait, lundi dernier, le Prix Aquilon confirmant sa belle course du Prix Hamilton.



LE PRIX DES DRAGS (4.500 mètres, 25.000 francs). — Auteuil, 28 juin. — La rivière des Tribunes.

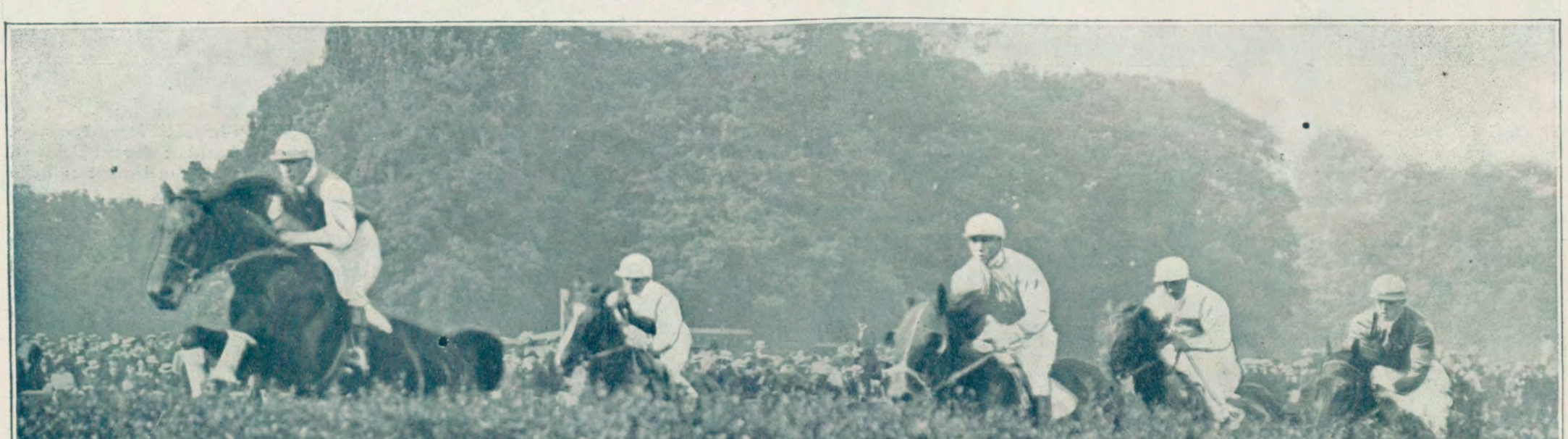
Comme tous les ans, cette importante épreuve a réuni quelques concurrents malheureux du Grand Steeple-chase. C'est un de ceux-ci, Tour du Monde, qui s'est attribué la victoire. Pyrrhus, le troisième du Grand Steeple-chase, est parti favori ainsi d'ailleurs que Port au Prince, mais il perdait la course à la rivière des tribunes. Port au Prince finissait deuxième derrière le cheval de M. Descazeaux. Notre photographie a été prise au moment du saut de la rivière. Pyrrhus fait une grosse faute et Parfrement a peine à sauver la chute.

LA GRANDE COURSE DE HAIES ET LES DRAGS



LA GRANDE COURSE DE HAIES (5.000 m. 75.000 francs)
Balscadden, Lord Burgoyne, Infortuné et Toyshop sont partis en tête ; dans le tournant des Lacs, Lord Burgoyne précédait Rioumajou et Balscadden. A la porte de Passy, Balscadden.

Auteuil, 26 juin. — L'arrivée.
était en première position devant Rioumajou et Made in England. Balscadden malgré les efforts de Made in England gagnait par une longueur. — En médaillon : Balscadden.



LE PRIX DES DRAGS (steeple 4.500 mètres, 25.000 francs). Auteuil, 28 juin. — La haie du brook.

Trudon a mené devant Kumamoto, Journaliste, Couvrefeu II, Akbar II. Pyrrhus faisait une grosse faute à la rivière des tribunes. Au huit, Trudon était devant Kumamoto et Tour du Monde, Kumamoto était en tête à l'entrée de la ligne droite mais il lâchait pied et Tour du Monde gagnait après une belle lutte contre Port au Prince. Satinette se classait troisième à cinq longueurs de Port au Prince.

LE PRIX SOLIMAN (haies 3.500 mètres, 25.000 francs). — Auteuil, 28 juin.

Le Prioldy, Roghui, Clin d'Œil, Chanteclerc, Le Roi, Choléra sont partis en tête ; en face, Roghui prenait le commandement ; dans la ligne de droite, Le Roi tentait un effort mais il ne pouvait faire mieux que de terminer à dix longueurs de Roghui (Thibault). Chantecler finissait troisième à une demi-longueur de Le Roi. Celui-ci qui était favori était tombé boiteux, ce qui explique sa mauvaise défense contre Roghui.